Die Entwicklung

des

Seeromans in England

im 19. Jahrhundert.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der philosophischen Doktorwürde

der hohen philosophischen Fakultät

der

Universität Leipzig

vorgelegt von

Karl Richter

aus Obersachsenfeld.

Leipzig 1906.

Druck von C. C. Meinhold & Söhne, Königl. Hofbuchdruckerei, Dresden.

Die Entwicklung

des

Seeromans in England

im 19. Jahrhundert.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der philosophischen Doktorwürde

der hohen philosophischen Fakultät

der

Universität Leipzig

vorgelegt von

Karl Richter

aus Obersachsenfeld.

Leipzig 1906.

Druck von C. C. Meinhold & Söhne, Königl. Hofbuchdruckerei, Dresden.

Angenommen von der philologischen Sektion auf Grund der Gutachten der Herren Professoren Wülker und Birch-Hirschfeld.

Leipzig, den 21. Februar 1906.

Der Procancellar:
Marx.

Meinen lieben Eltern.

Inhalt.

Seite

1. Einleitung 9
2. Fenimoore Coopers Stellung in der Literatur des englischen Seeromans: The Pilot, The Red Rover, The Two Admirals und ihre Beziehung zur See. Ästhetische Würdigung 11
3. Marryat 17
   a) Marryats Dienst in der englischen Marine 17
   b) Seine Seeromane: Frank Mildmay, The King's Own, Peter Simple, Mr. Midshipman Easy, Snarley Yow 19
   c) Darstellung des Seelebens darin 24
   d) Seine Naturschilderung 28
   e) Ästhetische Würdigung 36
4. A. Marryats Nachahmer 39
   a) Howard 39
   b) Chamier 40
   c) Glascock 45
   B. Michael Scott 46
   C. Barker, Hannay, Basil Hall 50
5. Der Seeroman in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts . . . 52
   a) Kingston 52
   b) Charles Kingsley 54
   c) Besant, Besant-Rice, Reade 57
   d) W. Clark Russel 61
   e) Stevenson 72
   f) Kipling 74
   g) F. T. Bullen 77
   h) W. W. Jacobs 79
6. Schluß 80
7. Vita 83

Literatur.

James Fenimoore Cooper: The Pilot. George Routledge and Sons, London 1895.

James Fenimoore Cooper: The Red Rover. George Routledge and Sons, London 1894.

James Fenimoore Cooper: The Two Admirals. Tauchnitz edition.

Captain Frederick Marryat: The Naval Officer. George Routledge and Sons, London.

Captain Frederick Marryat: The King's Own. Tauchnitz edition.

Captain Frederick Marryat: Peter Simple. Tauchnitz edition.

Captain Frederick Marryat: Mr. Midshipman Easy. Tauchnitz edition.

Captain Frederick Marryat: Jacob Faithful. Tauchnitz edition.

Captain Frederick Marryat: Snarley Yow. George Routledge and Sons, London.

Frederick Chamier: Ben Brace Paris 1836. (Brandry's European Library.)

Frederick Chamier: Tom Bowling. Notable Novels, Frederick Warner and Co., London.

The Naval Sketch Book or The Service Afloat and Ashore: By an Officer of Rank in 2 vols. London 1826.

Rattlin The Reefer: Edited by Captain Marryat, Author of Peter Simple George Routledge and Sons, London.

Michael Scott: Tom Cringle's Log. Blackie and Son Lim. London 1903.

Michael Scott: The Cruise of the Midge. Collins' Press, London.

Charles Kingsley: At Last. Macmillan, London 1885.

Charles Kingsley: Westward Ho! Macmillan, London 1890.

Charles Reade: Hard Cash. Tauchnitz edition. 3 vols.

W. Clark Russel: A Sailor's Sweetheart. Tauchnitz edit. 2 vols.

W. Clark Russel: A Sea Queen. Tauchnitz edition. 2 vols.

W. Clark Russel: An Ocean Free-Lance, New Edition, Lond. Sampson Low.

W. Clark Russel: The Death Ship. A New Edition, London. Chatto and Windus 1901.

W. Clark Russel: The Wreck of the „Grosvenor", London. Sampson Low.

R. L. Stevenson: Treasure Island. Tauchnitz edition.

R. L. Stevenson: In the South Seas. Tauchnitz edit. 2 vols.

Rudyard Kipling: Captains Courageous. Tauchnitz edition.

Rudyard Kipling: A Fleet in Being. Tauchnitz edition.
Lady Brassey: A Voyage in the „Sunbeam". Tauchnitz edition. 2 vols.
W. Fraser Rae: Business of Travel. Tauchnitz edition.
Rider Haggard: Allan Quartermain. Tauchnitz edit. 2 vols.
Frank T. Bullen: The Cruise of the „Cachalot". Tauchnitz edition. 2 vols.
W. W. Jacobs: Sea Urchins. Tauchnitz edition.
W. H. G. Kingston: The Three Midshipmen. Sixpence Ed. London.
Besant-Rice: 'Twas in Trafalgar's Bay and Other Stories. A New Edition, London. Chatto & Windus 1905.
Walter Besant: The World went very well then. Chatto & Windus. London 1887.
The Adventures of a Post Captain: By a Naval Officer. London 1904.
Alfred Burton: The Adventures of Johnny Newcome in the Navy. London 1904.

Baildon, H. B.: Robert Louis Stevenson. Engl. Stud XXVII, 405/7.
Brandeis, A.: Captains Courageous. Von Rudyard Kipling (Tauchnitz edition). Herrigs Archiv f. d. Stud. d. n. Spr. CVII, 201/3.
Chamber: Cyclopaedia of English Literature vol. III. Lond. 1903.
Cross, Wilbur C.: The Development of the English Novel. New York 1902.
Ehrenthal: The English Novelists. Inaugural. Diss. Rostock 1874.
Fischer, Th. A.: Drei Studien zur englischen Literaturgeschichte. Gotha 1892.
Garnett and Gosse: English Literature vol. IV. London 1903.
Grässe: Lehrbuch der allgemeinen Literärgeschichte III. B. 3. Abt. 1. Hälfte. Leipzig 1858.
Gratz: Beiträge zu einer Kritik Rudyard Kiplings. Engl. Stud. XXIV, 409.
Groth, E.: Charles Kingsley als Dichter und Sozialreformer. Leipzig 1903 (Grenzboten 3).
Hannay, David: Life of Frederick Marryat. London 1889. (Great Writers.)
Herrig, L.: The American Classical Authors. Braunschweig 1854.
Hervey, Friedrich: Geschichte der Schiffahrt und Seemacht Großbritanniens von den ältesten Zeiten bis aufs Jahr 1779. Leipzig 1781.
Hettner: Geschichte der englischen Literatur von 1660 bis 1770. 5. A. Braunschweig 1894.

James, William: The Naval History of Great Britain from the declaration of war in France in 1793 to the accession of George IV. London, 6 vols (vol I, p. XXXIX ff. Glossary of sea-terms).

Lappenberg-Pauli: Geschichte Englands. IX. Band von Moritz Brosch. Gotha 1895.

Lee: Dictionary of National Biography. London 1885, vols. III, X, XXI, XXIV, XXVIII, XXXVI, LI, LIV.

Lounsbury: James Fenimoore Cooper. American Men of Letters. Boston und New York 1882.

Löwe: Marryat als Jugendschriftsteller. Bernburger Schulprogr. 1879.

Marryat, Florence: Life and Letters of Captain Marryat. Leipzig (Tauchnitz) 1872.

Masson: British Novelists and their styles. Cambridge 1859

Millar: A Literary History of Scotland. London 1903.

Moeller-Bruck: Die moderne Literatur. Leipzig 1902.

Oliphant: The Victorian Age of English Literature. London 1892.

Richter, Helene: Über Wm. P. Chalmers, Charakteristische Eigenschaften von R. L. Stevenson's Stil. Engl. Stud. XXXIV, 144.

Rowland: A Comparison, Criticism and Estimate of the English Novelists from 1700 to 1850. Oxford 1894.

Russel, Percy: A Guide to British and American Novels. London 1895.

G. Saintsbury: Nineteenth Century Literature. London 1903.

G. Saintsbury: A Short History of English Literature. London 1900.

Schmidt: Übersicht der englischen Literatur im 19. Jahrhundert. Sondershausen 1859.

Schneider: Die Entwicklung des Seeromans in England im 17. und 18. Jahrhundert. Leipzig 1901. Inaug.-Diss.

Social England: Vols. III, VI. The Navy (W. Laird Clowes). Lond. 1904.

Spalding: History of English Literature. Edinburg 1853.

Spielhagen: Theorie und Technik des Romans. Leipzig 1883.

Stern, Adolf: Geschichte der neueren Literatur. Leipzig 1882 flg. Band 6 und 7.

Vowinckel, Dr. E.: Der englische Roman der Gegenwart. Mettman-Leipzig. Hugo von der Heyden.

Wolff: Allgemeine Geschichte des Romans. Jena 1841.

Wülker: Geschichte der englischen Literatur. Leipzig 1900.

Einleitung.

Nicht erst im 19. Jahrhundert ist der Sinn der Engländer für die See erwacht. Zu allen Zeiten ist ihr Einfluß auf ein Land, das sie rings umspült, und seine Literatur sehr groß gewesen. In der Dichtung tritt er bei weitem früher hervor als im Roman. Hier können wir von einer Einwirkung der See erst seit dem 17. Jahrhundert sprechen, wo das englische Volk in seiner Entdeckungs- und Kolonisationsperiode stand, und der erwachende Wirklichkeitssinn des Zeitalters in den Abenteurerromanen zum Ausdruck kam. Aber wenn in diesen Geschichten auch Seeabenteuer eine große Rolle spielen, so ist es den Verfassern doch meist nur um das Wunderbare und Phantastisch-Romantische zu tun. Ohne Zusammenhang und ohne Wahrscheinlichkeit werden die einzelnen Abenteuer aneinander gereiht. Defoe erst hat es verstanden, die seltsamen Taten und Ereignisse seiner Helden in seinen Romanen „Robinson Crusoe" (1719) und „Captain Singleton" (1720) durchaus anschaulich und lebenswahr darzustellen. Indem er uns in die verschiedenen Gesellschaftskreise führt und ihr Verhältnis zueinander beleuchtet, hat er auch die Angehörigen des Seemannsstandes zu Worte kommen lassen. Allerdings geht ihm eine genaue Bekanntschaft mit der See und den Seeleuten ab, da er sie nie in ihrem eigenen Element gesehen hatte.

Smollet nun nahm, was für die Entwicklung des Seeromans von großer Wichtigkeit ist, an der unglücklichen Expedition der Engländer gegen Karthagena im Jahre 1740 als „surgeon's mate" (Unterwundarzt, Heilgehilfe) teil. Seine Dienstzeit in der Flotte war nur kurz. Sie genügte aber, ihm einen Einblick in die traurigen Zustände an Bord der Kriegsschiffe zu geben, welche sich in seinen beiden Seeromanen „Roderick Random" (1748) und „Peregrine Pickle" (1751) deutlich widerspiegeln. Wir sehen hier die englische Marine auf dem niedrigsten Niveau, das sie je besessen hat. „Schrankenlose Willkür, tyrannischer Egoismus, leidenschaftlicher Parteihader unwissender und anmaßender Befehlshaber machten den Seedienst zur Hölle." (Vergl. Schneider, a. a. O. p. 35.) Daher darf es uns nicht wundernehmen, wenn

Smollets Charaktere meist etwas Verwildertes, Rohes und Herbes an sich haben und ohne Zartheit gezeichnet sind. Die einfachen Matrosen in „Roderick Random“, meist tapfere und entschlossene, aber auch gutwillige Leute, werden nur ein einziges Mal in der Person des braven Jack Rattlin vorgeführt. Dagegen lernen wir verschiedene Seeoffiziere kennen. Der edelste unter ihnen ist Tom Bowling, ein vortrefflicher Seemann, dessen Herz warm für andere schlägt. Kapitän Oakum hingegen ist zwar tapfer und im Seewesen wohl erfahren, aber er zeigt sich so roh und brutal an Bord des „Thunder“ bei der Musterung der Kranken, daß wir für ihn ebensowenig Sympathie haben wie für seinen Nachfolger Kapitän Whiffle, einen verweichlichten Stutzer. In „Peregrine Pickle“ finden wir den Kommodore Trunnion und den Leutnant Hatchway sowie andere Vertreter des Seemannsstandes deshalb nicht so wahrheitsgetreu wie in „Roderick Random“ wiedergegeben, weil sie meist pensioniert sind und wir sie daher nicht in ihrem eigenen Element vor uns sehen. Gleichwohl zeigt der Autor auch hier seine Meisterschaft in der Darstellung und wird an Lebenswahrheit und Kraft der Schilderung selbst nicht von Fielding, mit dem man ihn so gern zusammen nennt, übertroffen. In der Komposition steht er allerdings hinter ihm zurück, denn Smollet war „es mehr um den drastischen Effekt des Einzelnen, Besonderen, als um die gleichmäßig zusammenhängende Wirkung des Ganzen zu tun.“ (Vergl. Wolff, a. a. O. p. 300.) Seine Romane sind daher nur eine Aneinanderreihung von Episoden, mit denen die Gestalt des Helden lose verknüpft wird. Wir begegnen einer erstaunlichen Mannigfaltigkeit der Situationen und werden in die verschiedensten Kreise hineingeführt. Ist der Verfasser auch in der Erfindung immer neuer lustiger Abenteuer unerschöpflich, so fehlt es ihm doch an sicheren Urteilen, und viele Widersprüche, Übertreibungen sowie anstößige Stellen lassen sich in seinen Romanen nachweisen. Ihr Erfolg beruht hauptsächlich auf jenem köstlichen Humor, den Smollet in der Zeichnung der Flottencharaktere entfaltet hat. Leider geht er hierbei oft über die Grenze des Maßvollen und Wohltuenden hinaus, indem er seiner Neigung zum Karikieren zu sehr nachgibt. Sind „Roderick Random“ und „Peregrine Pickle“ auch als Kunstwerke von keiner hohen Bedeutung, so werden sie doch als Sittenschilderungen ihrer Zeit stets großen Wert behalten.

Es soll nun Zweck dieser Abhandlung sein, den Seeroman in seiner Entwicklung im neunzehnten Jahrhundert zu verfolgen. Wir verstehen natürlich unter Seeroman den engeren Roman, der sich nur mit der See beschäftigt, dessen hauptsächlichstes Moment für uns die Schilderungen des Seelebens und des bunt bewegten Treibens auf dem Schiffe sind.

2. James Fenimoore Cooper (1789—1851).

Vielfach hört man behaupten, der Amerikaner Cooper habe vor dem Engländer Marryat dem Seeroman wieder Geltung in der Literatur der englisch sprechenden Völker verschafft. So meint J. Schmidt [1]), die Seeromane Marryats seien durch Coopers Vorbild angeregt worden. Bei Gräße [2]) liest man: „In dem durch Cooper, den später zu nennenden Amerikaner, ins Leben gerufenen Seeroman machte Kapitän Marryat durch seine trefflichen Leistungen mit Recht Epoche.“ Wolff [3]) sagt sogar, Coopers vorzüglichste Nachahmer seien Glascock, Chamier, Howard, Marryat. Es wird daher nötig sein, diese Behauptungen auf ihre Richtigkeit hin zu prüfen, indem wir auf Cooper selbst und seine Seeromane eingehen.

James Fenimoore Cooper wurde im Jahre 1789 zu Burlington (New Jersey) geboren. Er erhielt eine gute wissenschaftliche Bildung und trat 1806 in die Marine ein. Während seiner verhältnismäßig kurzen Dienstzeit auf einem Handelsschiff machte er mehrere, oft gefährliche Fahrten nach Europa mit. An Bord verschiedener Kriegsschiffe vervollständigte er seine Kenntnis des Seewesens. Seine Verheiratung zwang ihn jedoch, schon nach fünf Jahren den Abschied zu nehmen. Immerhin dauerte es noch zehn Jahre, ehe er sich schriftstellerisch betätigte. Sein erster Seeroman „The Pilot“ erschien 1823.[4]) Hiermit wollte er seinen Gegnern beweisen, daß nur derjenige einen wirklichen

[1]) A. a. O. p. 158. [2]) A. a. O. p. 269. [3]) A. a. O. p. 538.

[4]) Vgl. Lounsbury, a. a. O. p. 291: „The first edition bears the imprint of 1823, but was not actually published until early in January, 1824.“

Seeroman verfassen könne, der längere Zeit auf dem Schiff gewesen sei. Die Polemik richtete sich gegen W. Scotts Roman „The Pirate", den Cooper für das Werk eines „landsman" und nicht eines „sailor" hielt. „The Pilot" erregte überall Aufsehen und gefiel sehr gut, wie auch des Verfassers nächster Seeroman „The Red Rover", der im Jahre 1827 (datiert 1828) während seines Aufenthaltes in Paris entstand. In Rom wurde 1830 „The Water Witch" beendet.

Die Romane der späteren Zeit, die auf die See Bezug haben, „The Two Admirals" (1842), „Wing-and-Wing" (1842) u. a. stehen gegen die eben erwähnten sehr zurück. Coopers Popularität hatte seit seiner Rückkehr aus Europa unter persönlichen Streitigkeiten mit seinen Mitbürgern in Cooperstown und unter politischen mit der Presse seines Landes sehr gelitten, die ihm vorwarf, daß er aristokratische Ideen hege, was durchaus nicht der Fall war. Wir können daher Coopers Verstimmung begreifen. Sie kommt auch in seinen Romanen zum Ausdruck durch die politische Tendenz, die sie zur Schau tragen. Leider wurde der Verfasser dabei oft leidenschaftlich und persönlich und verdarb es dadurch mit vielen seines Volkes. Er starb plötzlich 1851.

Wir haben hier nur seine hervorragendsten Werke herangezogen: „The Pilot" und „The Red Rover", dazu „The Two Admirals".

Im Anfange schildert „The Pilot" das Kreuzen zweier amerikanischer Schiffe an der Nordostküste Englands, mit dem man Krieg führt. Bei hoher See gelangen sie auf Sandbänke und gefährliche Klippen und werden nur durch die Umsicht eines unbekannten Lotsen vor dem Untergange bewahrt. Hierauf spielt die Handlung lange Zeit an Land, wobei manche Abenteuer erzählt werden. Ehe man in die Heimat zurückfährt, liefert man den Engländern noch eine erfolgreiche Schlacht. Mit einer Verherrlichung des unbekannten Lotsen, der kein geringerer als der berühmte Washington ist, schließt der Roman.

Wollen wir ihn im ganzen würdigen, so sei vor allem hervorgehoben, daß er durch und durch von patriotischem Geiste getragen ist, wie wir wohl überhaupt in ihm eine Allegorie des amerikanischen Staates zu erblicken haben. Der Stoff ist der Geschichte der Vereinigten Staaten entlehnt, und in der Person des Lotsen sehen wir lebendig den Begründer der amerikanischen

Freiheit. Wir werden in anschaulicher Weise in die Welt des Seelebens eingeführt: der Schiffsuntergang mit seinen Schrecken, die aufregenden Details des Walfischfanges und das bunte Treiben an Bord werden geschildert. Später werden wir die Vorzüge und Nachteile der Cooperschen Technik noch berühren, hier eine Probe seiner Naturschilderung, Sonnenaufgang auf See: „As the morning had advanced, a deeper gloom was spread across the ocean, and the stars were gleaning in the heavens like balls of twinkling fire. But now a streak of pale light showed itself along the horizon, growing brighter, and widening at each moment, until long fleecy clouds became visible, where nothing had been seen before but the dim base of the arch that overhung the dark waters. This expanding light, which, in appearance, might be compared to a silvery opening in the heavens, was soon tinged with a pale flush, which quickened with sudden transitions into glows yet deeper, until a belt of broad flame bounded the water, diffusing itself more faintly towards the zenith, where it melted into the pearl-colored sky, or played on the fantastic volumes of a few clouds with inconstant glimmering.“ (p. 397.)

Im Jahre 1828 erschien Coopers zweiter Seeroman „The Red Rover“. Der rote Freibeuter ist eine jener elementaren Naturen, wie sie uns in Byrons „Korsar“ entgegentritt. Von außerordentlicher Willensstärke, reichbegabt, vom Schicksal verfolgt, hat er die Schranken der menschlichen Gesetze durchbrochen und führt als Seeräuber außerhalb derselben sein ungebundenes Piratenleben. Doch das Edle gewinnt in seiner Natur wieder die Oberhand. Im Verkehr mit guten Menschen entsteht der Entschluß, seinem wüsten Treiben zu entsagen, und er verschwindet plötzlich vom Meere. Wir finden dann, daß er sich in den Dienst seines Vaterlandes gestellt und ihm in verschiedenen Schlachten zum Siege verholfen hat. Der Roman schließt versöhnend damit, daß der rote Freibeuter, verwundet in das Haus seiner Schwester gebracht, mit den Worten: „We have triumphed“ stirbt.

Reich ist auch dieser Roman, der fast nur auf der See spielt, an Bildern aus dem Seeleben. Wir sehen das Schiff bei heftigem Sturm auf den Fluten dahineilen. Wenn auch jedermann auf seinem Posten ist, so prägt sich doch auf manchen

Gesichtern die Angst im Hinblick auf die drohenden Gefahren aus. Der Kapitän gibt, da die Küste nahe ist, Befehl, die Segel einzuholen. Es geschieht. Der Sturm steigert sich jedoch, und die Masten müssen abgehauen werden. Noch gefährlicher wird die Lage, wenn der Tag zu Ende geht und ein Gewitter hereinbricht. Trefflich malt der Verfasser diese Szene aus: „The sea reflected the portentous color, looking dark and angrily, the waves had already lost their regular rise and fall, and were tossing to and fro, awaiting the power that was to give them direction and force. The flashes from the heavens were not in quick succession; but the few that did break upon the gloominess of the scene, came in majesty and with dazzling brightness. They were accompanied by the terrific thunder of the tropics, in which it is scarcely profanation to fancy that the voice of One who made the universe is actually speaking to the creatures of his hand. On every side was the appearance of a fierce and dangerous struggle in the elements.“ (p. 434.)

Bewundernswert ist, wie bei diesem Kampfe mit den Elementen der rote Freibeuter fest und unerschrocken bleibt. Ebenso kühl und entschlossen ist seine Mannschaft, die er zum Angriff auf ein englisches Kriegsschiff bereit hält. Hier befindet sich sein früherer Leutnant Wilder, ein im Seedienst wohlerfahrener Mann. Er hatte ihn, als er hilflos auf der See trieb, aufgenommen, nachdem das von jenem kommandierte Schiff untergegangen war. Wilder ist kein Verräter, wie ihn der rote Freibeuter in seinem Zorn nennt. In ihm ist vielmehr das Pflichtbewußtsein zu seinem angestammten König stärker als das Gefühl der Dankbarkeit gegen seinen Lebensretter, der nach seinen Begriffen als Seeräuber außerhalb der menschlichen Gesellschaft steht. Wilders treue Freunde sind Dick Fid, der „arrant old foretopman“ und sein unzertrennlicher Kamerad Negro Sip, der seinen Herrn von einem dem Untergang geweihten Schiff gerettet und erzogen hat.

An diese beiden Romane reicht der später geschriebene „The Two Admirals“ nicht heran. Coopers Schaffensfreudigkeit hatte unter den heftigen Kämpfen, in die er mit Volk und Presse seines Landes verwickelt war, bedeutend nachgelassen. Trotzdem war er zu sehr Amerikaner, als daß er seine Vaterlandsliebe hätte verleugnen können. Der Roman hat einen ge-

schichtlichen Hintergrund, denn die Handlung spielt in der Mitte des 18. Jahrhunderts, wo die Vereinigten Staaten noch englische Kolonien waren. Sie besaßen damals noch keine nennenswerte Flotte, aber gerade deshalb wollte Cooper die Notwendigkeit einer solchen seinen Landsleuten durch die Darstellung von Flottenmanövern vor Augen führen. Ihre Wichtigkeit betont er mit folgenden Worten: „Your frigate actions and sailing of single ships, are well enough as drill; but the great practice must be in squadron. Ten heavy ships, in good fleet discipline, and kept at sea, will do more than a hundred single cruisers, in establishing and maintaining discipline; and it is only by using vessels together, that we find out what both ships and men can do.“ (p. 377.)

Daher erhalten wir hier recht interessante Schilderungen von dem Manövrieren eines Geschwaders. Dem Oberbefehlshaber zu Lande gleicht der Admiral zu Wasser. Sein Adjutant ist der Flaggoffizier, der bei einem jeden Befehle durch Hissen einer Flagge, die eine bestimmte Nummer hat, den Willen des Admirals den übrigen Schiffen kundgibt. Umgekehrt haben auch diese wieder Flaggen, wodurch sie sich mit dem Oberstkommandierenden verständigen. So besagt z. B. Nummer 382 „fremde Segel“, „Feinde“. Geht es in die Schlacht, so stellen sich die Schiffe in einer geschlossenen Reihe auf, um den Angriff des Feindes zu erwarten.

Mit der Einführung der Flottenmanöver hat Cooper ein neues Element in den Seeroman gebracht. Weder bei Defoe noch bei Smollet fanden wir sie, wohl aber werden wir ihnen bei Chamier und Kipling wieder begegnen.

Cooper schreibt wie später Dickens für das Volk. Zum Gegenstand seiner Erzählungen wählt er meist Leute aus dem Bürgerstande, die leider alle einen typenhaften Charakter haben. Die Männer sind seinem eigenen Wesen verwandt und besitzen kühnes Selbstvertrauen und eine eiserne Energie. Die Frauen sind ideale Gestalten, die, mit einem Schein von Überirdischem umgeben, wohl edel und rein denken, aber nicht warm fühlen und lieben können. Recht charakteristisch sind hierfür die Worte der Gouvernante im „Red Rover“: „There is no peace for our feeble sex but in submission, no happiness but in obedience.“ (p. 410.)

Ein sittlich ernster Ton zieht durch alle Werke, wie man es von dem strengen Puritaner kaum anders erwartet. Hierin unterscheidet er sich von seinem Vorgänger Smollet, wenn man auch berücksichtigen muß, daß Cooper zu einer ganz anderen Zeit lebte. Dafür fehlt ihm des Engländers urwüchsiger Humor, wenn wir von dem Long Tom im „Pilot“ absehen. Aber er hat mit Smollet wieder die schlechte Anlage seiner Romane gemein. Wenn in „The Two Admirals“ der Verfasser bis Kapitel 15 überhaupt nicht vom Thema spricht, sondern eine Liebesgeschichte und einen Erbschaftsstreit erzählt, so erinnert das sehr an Smollets „Roderick Random“. Ferner führt Cooper Mr. Thomas Wychcombe als eine äußerst liebenswürdige Person in die Handlung ein, und dann enttäuscht er uns, indem sich herausstellt, daß dieser ein Schurke ist. Diese Fehler in der Komposition sind darauf zurückzuführen, daß Cooper das ihm vorliegende Material nicht bewältigen konnte. Sein Stil beweist ferner, mit welcher ungeheuren Schnelligkeit er gleich Walter Scott und Marryat schrieb. Viel Nachlässigkeiten kann man in seinen Romanen finden, die durch die Breite in der Darstellung außerordentlich ermüdend wirken. Daß er hierin zu weit gegangen ist, gibt er selbst zu mit Wendungen wie „has led us too far“, „to resume the narrative“ etc. „Wenn er z. B. über ein Schiff spricht, so kann er es“, wie Herrig[5]) richtig bemerkt, „nicht unterlassen, eine förmliche Abhandlung über den Schiffsbau beizufügen, und schildert er das Takelwerk, so folgt auch sicherlich eine Betrachtung über die Bereitung dieser mächtigen Seile, die unsere Bewunderung erregen.“ Mitunter dient die Breite in der Darstellung zu einer eingehenderen Charakteristik. Wer könnte sich zwei besser gezeichnete Admirale als Sir Gervaise Oakes und Bluewater denken, die durch unzertrennliche Freundschaft miteinander verbunden sind und sich selbst im heftigsten Gefecht nicht im Stiche lassen? Auch auf die Schönheiten und Eigenheiten der Meeresnatur kann er dadurch liebevoller eingehen. Diese poetische Verherrlichung der See werden wir später bei Marryat, in höherem Maße noch bei Michael Scott vorfinden. Rühmend ist hervorzuheben, daß Coopers Romane von echt patriotischem Geiste getragen sind.

[5]) A. a. O. p. 87.

Zum Schluß sei noch bemerkt, daß Cooper gelegentlich auf soziale Fragen eingeht. Er nimmt Stellung gegen die Puritaner und den Mißbrauch geistiger Getränke. Es ist interessant zu sehen, wie schon er dem Zuge des Geisterhaften, der in der neueren englischen Novellistik eine so große Rolle spielt, Rechnung trägt, indem er einen förmlichen Traktat über den Aberglauben gibt: „Superstition is a quality that seems indigenous to the ocean. Few common mariners are exempt from its influence, in a greater or less degree“ etc. (R. R. p. 269.)

---

3. Frederick Marryat (1792—1848).

Ein Jahr nach dem Erscheinen des „Red Rover“ trat in England ein Schriftsteller auf, der dem Seeroman eine dauernde Stellung in der englischen Literatur sicherte: Kapitän Marryat.

Er wurde im Jahre 1792 geboren. Seine Jugend fällt in die Zeit des „Großen Krieges“, den England mit Frankreich führte. Schon früh mag bei dem Knaben der Wunsch, zur See zu gehen, entstanden sein. Wie wird sein Herz gejubelt haben, als er von den glänzenden Siegen seines Volkes beim Kap St. Vinzent (Februar 1797) und bei Camperdown (Oktober 1797), bei Abukir (1798) und bei Trafalgar (1805) hörte! Dreimal war er schon von Hause fortgelaufen, als er 1806 in die Marine eintrat. Das Glück begleitete ihn, indem Lord Cochrane, einer der tüchtigsten Seeoffiziere Englands, sein Vorgesetzter wurde. Auf dessen Schiff „Impérieuse“ lernte er als Midshipman den Seedienst gründlich kennen, und zwar bestand dieser, da die großen Flottenkämpfe vorbei waren, hauptsächlich darin, daß feindliche Fahrzeuge verfolgt und aufgebracht sowie die Küsten blockiert wurden. Marryats Schiff kreuzte zunächst im Mittelmeer. Seine Tochter Florence[6]) berichtet, daß er dabei Zeuge von mehr als fünfzig Seetreffen, die meist den Franzosen geliefert wurden, gewesen sei. Daher kann es uns nicht wundernehmen, wenn wir in seinen Romanen so oft Beschreibungen von Seeschlachten finden. Diesem Aufenthalte haben wir auch die herrliche Schilderung der Insel Malta in „Mr. Midshipman

[6]) A. a. O. p. 21.

Easy“ zu verdanken. Wir sehen hierauf Marryat an der spanischen Küste, wo Lord Cochrane abermals viel Prisen machte. Noch im Laufe des Jahres 1808 wurde Spanien Englands Bundesgenosse. Beide Völker unterstützten sich wacker im Halbinselkrieg und verteidigten gemeinsam die Feste Rosas, was Marryat vorzüglich im „Naval Officer“ erzählt. Er machte im Jahre 1809 die unglückliche Landung auf Walcheren mit, die zu einem Angriff auf Antwerpen führen sollte. Sie endete mit der Räumung der Insel durch die Engländer unter großen, durch Fieber vermehrten Verlusten. Drei Jahre später wurde Marryat zum Leutnant befördert. Als solcher nahm er am englisch-amerikanischen Kriege (1812—14) teil und zeichnete sich stets durch großen Mut aus. Während des Kreuzens in den westindischen Gewässern besuchte er Barbados und die anderen Inseln, die er später in seinen Romanen beschrieben hat. Ziemlich jung, mit dreiundzwanzig Jahren, sehen wir ihn schon als Befehlshaber.[7]) In dieser Eigenschaft kreuzte er an der Westküste Afrikas und brachte die erste Nachricht von Napoleons Tode nach England. Rühmlich tat er sich 1824 in dem Kriege in Ostindien, dem „Burmese War“, hervor, was die Briefe des Oberbefehlshabers Sir A. Campbell bestätigen.[8]) In Anerkennung seiner Dienste wurde er zum Ritter des Bathordens und Befehlshaber der „Ariadne“, eines größeren Kriegsschiffes, ernannt. Weitere Auszeichnungen wurden ihm dadurch zuteil, daß er nicht weniger als 27 Dankschreiben und Zeugnisse erhielt für die mit eigener Lebensgefahr bewirkte Errettung anderer vom Tode des Ertrinkens. Die Medaille der Human Society zierte seine Brust. Trotz dieser Ehren trat er 1830 aus der Marine aus.

Wollen wir diesen Schritt verstehen, so müssen wir zunächst bedenken, daß er sich bereits der Schriftstellerei zugewandt hatte. Schon ein Jahr vorher, noch mitten im Dienst, war sein erster Seeroman „Frank Mildmay“ or „The Naval Officer“ erschienen, der außerordentlichen Beifall fand. „Private affairs“, heißt es, hätten Marryat veranlaßt, den Seedienst zu verlassen.[9])

---

[7]) Der Name des Schiffes wird nicht genannt. Vgl. Fl. Marryat, a. a. O. p. 54: „And on the 13th of the following June (1815) he was made a commander.“

[8]) Vgl. Fl. Marryat, a. a. O. p. 78.

[9]) Vgl. Fl. Marryat, a. a. O. p. 95.

Seine Tochter vermutet, daß er es deshalb tat, weil er die Stellung als „equerry“ bei dem Herzog von Sussex angenommen hatte. Er gab sie jedoch bald wieder auf und hat überhaupt nicht hoch in der Gunst des Herzogs noch seines königlichen Bruders Wilhelms IV. gestanden, der sich durch sein mutiges Eintreten für das Abschaffen der Preßgänge beleidigt fühlte. Ein viel einleuchtender Grund ist nach unserer Meinung der, daß Marryat eine Zeit des Überdrusses an dem Dienst im Frieden hatte,[10]) welcher ihm auf die Dauer zu eintönig und reizlos erschien. Lebhaft wie er war, ergriff er, durch den Erfolg seines ersten Romans ermutigt, die Gelegenheit, den Aufenthalt auf dem Schiff mit dem an Land zu vertauschen, was ihm seine immerhin günstigen Vermögensverhältnisse gestatteten. Aber lange gefiel es ihm hier nicht, schon nach zwei Jahren verließ er sein Gut Langham in Norfolk und kehrte erst am Ende seines Lebens (seit 1843) dahin zurück, nachdem er den größten Teil der übrigen Zeit in London und auf Reisen zugebracht hatte.

Andere äußere Umstände mögen in der Zeit selbst gelegen haben. Mit Recht macht Hannay[11]) darauf aufmerksam, daß die Periode, in der Marryat zu schreiben anfing, die denkbar günstigste war, sofern ein Autor irgend welche Ursprünglichkeit besaß. Walter Scott hatte den Markt für Romanschreiber vorbereitet. Um 1830 pflegten die Schriftsteller wie Bulwer, Disraeli und andere besonders das vornehme Leben (High Life) in ihren Werken darzustellen. Auch Marryat hat sich diesem Einfluß nicht entziehen können, und Schilderungen des Lebens der höheren Kreise und der damit verbundenen Erbschaftsgeschichte treffen wir fast in jedem Seeroman, namentlich in „The King's Own“ und „Peter Simple“ an. Wir werden sie daher schon aus diesem Grunde und weil sie in allerneuester Zeit und in England spielen als soziale bezeichnen dürfen.

Der erste ist „Frank Mildmay“ or „The Naval Officer“. Zwar hatte, wie wir gesehen haben, schon Cooper Seeromane geschrieben, aber von einem Einfluß des Amerikaners auf den Engländer kann keine Rede sein, jener ist vielmehr als ein Bindeglied zwischen Smollet und Marryat anzusehen.

---

[10]) Vgl. Hannay, a. a. O. p. 56, 73, 74.

[11]) A. a. O. p. 74.

„The Naval Officer“ enthält zweifellos viel Autobiographisches ähnlich wie Smollets erster Seeroman „Roderick Random“. Frank Mildmay ist im großen und ganzen kein anderer als Frederick Marryat in seiner Laufbahn von 1806 bis 1815, wo er Befehlshaber[12]) wurde. Er sagt Seite 86 seines Werkes selbst, daß es ein Memoir sei. In einem Artikel seiner Zeitschrift „Metropolitan“[13]) gibt er ferner zu, daß er im autobiographischen Stil geschrieben habe. Er leugnet aber, daß die anstößigen Stellen im Roman und die Laster des Helden auf ihn zurückzuführen seien. Diese Behauptung werden wir nicht ernst nehmen, wenn wir wissen, wie es mit Marryats Moral beschaffen war. Wie oft kommen gerade im „Naval Officer“ Stellen vor, wo Frank feierlich Besserung gelobt, aber sein Versprechen nicht hält! Wir müssen also betonen, daß Marryat wohl sehr ehrgeizig war, aber nicht so selbstsüchtig wie Frank Mildmay. Ein Mensch wie er, der sein Leben so oft für andere wagte, kann kein schlechtes Herz besitzen.[14]) Da er das Buch sehr schnell schrieb und keine Zeit zum Durcharbeiten hatte, so dürfen wir wohl annehmen, daß er ziemlich getreu erzählt, was er erlebt hat.

Im Gegensatz hierzu sind die folgenden Seeromane, wie er selbst sagt[15]), „wholly fictitious in characters, in plot, and in events“. Zunächst erschien 1830 „The King's Own“. Diesen ehrenvollen Namen erhält Willy Peters, eigentlich de Courcey und verschreibt sich dadurch seinem Könige mit Gut und Blut. Der Vater Edward ist einer der Haupträdelsführer des Matrosenaufstandes im Londoner Hafen (the Nore) 1797, von dem wir eine recht interessante Schilderung bekommen. Die Meuterei wird aber niedergeschlagen, und Edward muß sein frevelhaftes Beginnen mit dem Tode büßen. Gute Freunde nehmen sich des

---

[12]) Vgl. S. 18 Anmerkung.

[13]) Vgl. Hannay, a. a. O. p. 79.

[14]) Vgl. Fl. Marryat, a. a. O. p. 47: „It is only necessary to compare this („Naval Officer“ p. 47) with the true version of the case, to see how poorly Marryat rated his own heroism and generosity. Writing home to his mother to relate the adventure (which took place as stated, for the sake of a lad from whom he had received the most brutal treatment on first joining the ship, and with whom he carried on a war to the knife) he says: „From that moment I have loved the fellow as I never loved friend before. All my hate is forgotten. I have saved his life.“

[15]) Vgl. Hannay, a. a. O. p. 83.

verwaisten Knaben an, der nun als echtes Seemannskind mehr auf dem Wasser als auf dem Lande lebt. Tapfer tut er sich in manchen Seetreffen hervor und besteht verschiedene Abenteuer. Bei seiner Rückkehr in die Heimat bringt man ihm die Nachricht, daß sein grausamer Großvater de Courcey, der seinen unglücklichen Vater verflucht hatte, gestorben ist. Das große Vermögen ist, da man den Enkel tot glaubte, an einen entfernten Verwandten, einen Lebemann durch und durch, übergegangen. Willy kommt in dessen Haus und lernt dessen Tochter Emily kennen. Obwohl er sie innig liebt und sie seine Neigung erwidert, wagt er doch nicht, ihr seine Liebe zu gestehen aus Rücksicht auf seine soziale Stellung. Er begibt sich wieder auf See, um hier in dem wechselreichen Leben alles zu vergessen. An der Küste seines Vaterlandes erleidet er, inzwischen Leutnant geworden, Schiffbruch, just in der Gegend, in der sich Emilys Schloß befindet. Verwundet wird er dahin gebracht, wo der Schloßherr erfährt, daß der Kranke der rechtmäßige Erbe ist. Um seines Besitzes nicht verlustig zu gehen, tötet er ihn durch Gift. Aber von Gewissensqualen gepeinigt erschießt er sich selbst. Entseelt sinkt die Tochter an der Leiche ihres Geliebten nieder. Dieser Roman, der tragisch endet, ist zugleich derjenige, bei dem wir den frischen Humor des Verfassers vermissen. Auf keinen Fall kann man ihn, wie behauptet wird[16]), als besser angelegt betrachten als die anderen.

Im Jahre 1833 verfaßte Marryat „Peter Simple“, sein bekanntestes und beliebtestes Werk, dem 1832 „Newton Forster“ or „The Merchant Service“ vorausgegangen war. In „Peter Simple“ handelt es sich um das Leben und die Leiden eines Seekadetten, womit die so gern in England gehörte Erbschaftsgeschichte verbunden wird.

Wir begleiten Peter Simple auf das Kriegsschiff, wo ihn die jungen Midshipmen wegen seines einfältigen Charakters zum Narren haben. Wir sehen darauf, wie er allmählich vernünftige Ansichten bekommt und in dem Irländer O'Brien und in Mr. Chucks zwei warme Freunde gewinnt. Unter der Leitung tüchtiger Seeoffiziere wird Peter ausgebildet und zeichnet sich

---

[16]) Vgl. Dict. of Nat. Biogr., vol. XXXVI, p. 203: „For, with the exception perhaps of the „King's Own“, his plots are poor.“

in verschiedenen Seeschlachten nicht unrühmlich aus. Bei der Erstürmung eines westfranzösischen Küstenforts gerät er mit seinem Busenfreund Terence O'Brien in französische Gefangenschaft, aus der beide nach vielen tollen Abenteuern glücklich nach England zurückgelangen. Hier werden sie durch den Einfluß von Peters Großvater, des Lords Privilege, wider Erwarten schnell befördert, O'Brien zum Kapitän, Peter nach bestandener Prüfung zum Leutnant. Im weiteren Verlauf des Romans nehmen Erbstreitigkeiten zwischen Peters Vater und Onkel einen breiten Raum ein und sind für den Fortgang der Handlung wichtig. Von seinem liebsten Freund auf dem Schiffe O'Brien, getrennt, sehen wir Peter unter den Intrigen seines Oheims erheblich leiden, der ihn bei seinen Kapitänen so unbeliebt zu machen weiß, daß schließlich unser Held, wegen angeblichen Ungehorsams vor ein Kriegsgericht gestellt, den Dienst quittieren muß. An Land geht es ihm nicht besser. Auf Anstiften seines Oheims wird er überfallen und in ein Irrenhaus gebracht, aus dem er, der Verzweiflung nahe, durch seinen alten Gönner, den General O'Brien, welchen er als Gefangener in Frankreich kennen gelernt hatte, befreit wird. Unterdessen ist der Intrigant sowie dessen natürlicher Sohn gestorben, und Peter gelangt nun nicht nur in den rechtmäßigen Besitz des Lordtitels, sondern erhält auch Celeste, die liebliche Tochter des Generals, zur Frau.

Reich an Bildern aus dem Seeleben wurde „Peter Simple" durch die mit der Handlung verbundene Erbschaftsgeschichte und den namentlich im ersten Teil hervortretenden Humor schnell verbreitet und wird wohl auch heute noch unter seinen Werken ebenso gern gelesen wie „Mr. Midshipman Easy", der einzige von den drei Romanen des Jahres 1834, der auf der See spielt. „Jakob Faithful" gibt uns einen Einblick in das Treiben der Themseschiffe und enthält die schöne Stelle, wo das Leben mit einem Fluß und der Mensch mit einem Boote verglichen wird:

„Oh! life is a river and man is the boat
That over its surface is destined to float;
And joy is a cargo so easily stered
That he is a fool who takes sorrow on board!"

(Jakob Faithful, p. 84.)

In „Mr. Midshipman Easy" wird uns Jack, der eigenwillige Sohn des Großgrundbesitzers Easy, vorgeführt. Des Vaters eigen-

tümliche Philosophie, die sich auch auf den Sohn überträgt, besteht darin, daß jedes Ding den Menschen gemeinsam ist. Nachdem Jack in der Durchführung dieses Problems auf energischen Widerstand an Land gestoßen ist, beschließt er es auf See zu versuchen, wie er selbst mit folgenden Worten sagt: „It is, then, only upon the oceans that I am likely to find that equality and rights of man which we are so anxious to establish on shore; and therefore I have resolved not to go to school again, which I detest, but to go to sea and propagate our opinions as much as I can.“ (p. 47.) Aber auch hier hat er kein Glück. Auf dem Kriegsschiff herrscht strenge Disziplin. Als Jack wegen Ungehorsams auf den Topmast geschickt wird, da entstehen in ihm doch Zweifel über die Richtigkeit seiner Gleichheitsideen. Wir merken, wie er allmählich selbständig zu denken und zu handeln beginnt. Nach Erbeutung eines spanischen Schiffes, die allerdings zumeist das Werk seines Dieners Mesty, eines Negers ist, gewinnt er Lust und Liebe zu seinem Beruf und erringt auch die Achtung der Schiffsmannschaft, die ihn bisher spöttisch nur „Equality Jack“ genannt hat. Wir sehen ihn des weiteren und seinen Freund Gascoigne teils mit, teils ohne Mesty manche tolle Abenteuer bestehen. Sie entrinnen bei einem Schiffbruch an der Küste Siziliens glücklich dem Tode und gelangen zur rechten Zeit in ein Landhaus, wo sie dessen Herrn sowie seine Frau und Tochter aus Räuberhänden befreien. Letztere ist Donna Agnes Rebiera, dieselbe, die Jack beim Kapern des spanischen Schiffes kennen gelernt und in die er sich schon damals verliebt hatte. Schließlich kehren die beiden Seekadetten nach Malta zurück, wo man ihnen mit Recht wegen ihres langen Ausbleibens zürnt, aber durch die Vermittelung des Gouverneurs und des Kapitäns Wilson die Sache gütlich beilegt. Bei dem Kreuzen im Mittelländischen Meer finden wir, daß Jack an vielen Treffen nicht unrühmlich teilnimmt, aber auch manchen seiner Mitmenschen einen Possen spielt und z. B. Gascoigne, Kapitän Hoggs sowie den Vizekonsul in Tetuan zu gleicher Zeit an der Nase herumführt. In die Heimat zurückgekehrt, rüstet Easy nach dem Tode seiner Eltern ein Schiff aus, besiegt in Gemeinschaft mit einer englischen Fregatte eine spanische Flotille und gelangt endlich nach Palermo, von wo er seine geliebte Agnes als Frau mit nach England nimmt.

Unter des Verfassers Romanen enthält „Mr. Midshipman Easy“ die meisten Abenteuer und wird deshalb von der Jugend am liebsten gelesen. Weniger bekannt ist „Snarley Yow“ or „The Dog Fiend“, 1837 erschienen, der letzte Roman, den wir hier behandeln wollen. Die Anregung dazu mag aus dem Jahre 1822 herrühren, wo Marryat „revenue officer“ war. Als solcher lag es ihm ob, dem Schmugglerunwesen, wie es namentlich zwischen Cherbourg und der englischen Küste noch bestand, Einhalt zu tun. Der Roman schildert ähnliche Zustände aus dem Jahre 1699. In recht anschaulicher Weise zeigt er den Gegensatz zwischen der englisch-protestantischen und der jakobitisch-katholischen Partei, die in Wilhelm III. von Oranien nicht ihr rechtmäßiges Oberhaupt sehen wollte. Marryat selbst betrachtete dieses Werk als einen historischen Roman (S. 108). Er kritisiert Walter Scott und Bulwer und gibt an, wodurch er sich von ihnen unterscheidet: „It must, therefore, be allowed that, in unity of time, and place, and design, and adherence to facts, our historical novel is unique.“ (p. 109.) So ist er der Begründer des historischen Seeromans. Es scheint, als ob er hier besonders soziale Tendenzen verfolgt habe. Jedermann, auch die Admiralität, kannte die Zustände in der Flotte der Gegenwart. Durch einen Vergleich dieser mit denen am Anfang des 18. Jahrhunderts wollte er auf die Reform der noch vorhandenen Übelstände hinweisen und vor allem das Pressen der Matrosen als die Ursache der Trunksucht, Meuterei und Unsittlichkeit beseitigt wissen. Diese Bestrebungen wurden zwar erst später verwirklicht — die Einführung des dauernden Dienstes[17]) erfolgte im Jahre 1852 —, doch es ist Marryats Verdienst, die leitenden Kreise darauf aufmerksam gemacht zu haben, was er schon 1822 mit seiner Schrift „Suggestions for the Abolition of the present System of Impressment in the Naval Service“ hatte erreichen wollen.

Wir werden die Darstellung des Seelebens an der Hand der besprochenen Romane näher ins Auge fassen. Wir bekommen ein Bild vom Leben zur See am Anfang des 19. Jahrhunderts.

---

[17]) Vgl. Soc. England, vol. VI, p. 584: „And presently it was decided that the only hope for improvement in the morals of the lower-deck lay in the introduction of continuous service. This was effected in 1852.“

Ein neuer Geist ist in die englische Kriegsmarine eingezogen. Man merkt den Fortschritt, der durch die französische Revolution bedingt ist, am besten, wenn man Smollets „Roderick Random“ oder „Peregrine Pickle“ zum Vergleich heranzieht. Marryat selbst weist darauf hin, indem er sagt: „After the battle of Trafalgar, when England and Europe were indebted for their safety to the British fleet, the navy became popular, and the aristocracy crowded in it. This forwarded still more the melioration of the service, and under the succeeding naval administration, silent, certain, and gradual improvements, both in men, officers, and ships took place.“ (Naval Officer, p. 168.)

Allerdings war das Pressen der Matrosen noch üblich, was die beliebten Schilderungen der „pressgangs“ beweisen. Kleinere oder größere Abteilungen unter Führung eines Offiziers ziehen durch das Land oder die Straßen der Hauptstadt, um jeden halbwegs brauchbaren jungen Mann aufzugreifen. Bei Widerstand wird er einfach mit Gewalt auf das Schiff gebracht. Dabei hören wir den Offizier sagen: „Men we must have, and get them how we can, and where we can, and when we can. Necessity has no law, at least it obliges us to break through all laws.“ (Jakob Faithful, p. 321.) Als eine Ausnahme dürfen wir wohl folgende Schilderungen von der Schiffsmannschaft und der midshipmen's berth im „Naval Officer“ hinstellen: „I was thrown into a ship crowded with three hundred men, each of them, or, nearly so, cohabiting with an unfortunate female, in the lowest state of degradation, where oaths and blasphemy interlarded every sentence, where religion was wholly neglected, and the only honour paid to the Almighty was a clean shirt on Sunday.“ (p. 21.) Ähnlich sah es in der midshipmen's berth aus: „Here we found the same language and the same manners, with scarcely one shade more of refinement. Their only pursuits when on shore, were intoxication and worse debauchery, to be gloried in and boasted of when they returned on board. My captain said that everything found its level in a man-of-war; true, but in a midshipman's berth it was the level of a savage where corporeal strength was the „sine qua non“, and decided whether you were to act a tyrant or a slave.“ (p. 21.)

Die Rekruten finden an Bord Zucht und Ordnung und werden

daran bald durch ihre älteren Kameraden gewöhnt. Sie lernen zuerst mit den Gewehren und Geschützen umgehen, hierauf die verschiedenen Segelmanöver[18]) wie die Segel beisetzen (to make sail), die Segel bergen (to shorten sail), das Marssegel einholen (reefing topsails) und schließlich das Schiff lenken kennen. Hierin werden sie von dem Hochbootsmann (boatswain) unterrichtet, der außerdem die Auftakelung des Schiffes und das Lichten der Anker leitet. Unter ihm stehen die Bootsleute (quartermasters), die ihn bei seiner Arbeit unterstützen. Der Schiffszimmermann (carpenter) hat die Aufsicht über alles Holzwerk und namentlich bei Sturm auf seinem Posten zu sein. Für den Proviant sorgt der Proviantmeister (caterer), die Kassenverhältnisse sowie das Auszahlen der Löhne regelt der Rendant (purser). Neben den Matrosen dienen auf jedem Kriegsschiff Seesoldaten (marines), die von einem eigenen Offizier befehligt und besonders bei Landungen zur Bedeckung verwendet werden. Natürlich wird der Mannschaft auch Zeit zu Erholungen und Vergnügungen gegönnt. Der Teil des Schiffes, in dem diese sich gewöhnlich aufhält, heißt das Vorderkastell, während das Halbverdeck für die Offiziere bestimmt ist. Einer von ihnen hat die Aufsicht über die Wachen, die ausgestellt werden, „to defend the ship, to give warning of approaching danger, to prevent men going out of the ship without leave." (Naval Officer, p. 208.) Die Matrosen haben eine eigentümliche Sprache. — Sind sie in einem einheimischen Hafen, so gestattet man ihnen an Land zu gehen, seltener in einem fremden, weil es da oft zu Ausschreitungen kommt. Während die sanitären Verhältnisse weit besser als in „Roderick Random" an Bord des „Thunder" sind, läßt die Justiz noch manches zu wünschen übrig. Ganz im Sinne des 18. Jahrhunderts ist die furchtbare Strafe, um die Flotte gepeitscht zu werden (being flogged round the fleet). Viel vermochte man ferner durch Protektion zu erreichen, denn der Gerichtshof bestand aus hohen Offizieren und mitunter aus Lords, die natürlich bei Besetzung freier Stellen ihre Günstlinge bevorzugten. Es kam daher

[18]) Von den Schiffsmanövern ist das bekannteste „The club-hauling of the Diomede", das wir seiner Länge wegen hier nicht wiedergeben können. (Siehe „Peter Simple", p. 107 bis 111.) Man versteht darunter, ein bei einem Sturm lavierendes Schiff durch Auswerfen eines Ankers zum Stehen zu bringen.

vor, daß eine tüchtige Mannschaft, deren Offiziere vielfach von der Pike an gedient hatten, ein anmaßender und unwissender Kapitän befehligte. Bei der Zusammensetzung des Gerichtshofes konnte er seinen Untergebenen erheblich schaden, mitunter ihre Entfernung aus dem Dienste bewirken. Zum Glück waren solche Fälle, die lebhaft an Smollets Zeit erinnern, die Ausnahme, denn die Offiziere, die wir bei Marryat finden, stehen auf einer höheren Stufe der Bildung. Ihr Werdegang wird uns eingehend geschildert, vor allem der des Seekadetten.

Meist entstammen diese den höheren Kreisen, dem High Life, oder solchen, die mit diesem in Verbindung stehen. Durch Empfehlung einer hochangesehenen Persönlichkeit der Marine erlangt der junge Bursche von ungefähr vierzehn Jahren eine Stellung als Seekadett auf einem Kriegsschiff. In dieser muß er sechs Jahre bleiben, um sich eine gründliche seemännische Bildung zu erwerben. Dabei wechselt er oft das Schiff und benutzt die Zwischenzeit zu Besuchen an Land. Kehrt er in den Hafen zurück, so kommt er auf das „guard-ship“, das zur Aufnahme von Offizieren und Mannschaften so lange dient, bis sie ihren Schiffen zugeteilt werden. Oft ereignet es sich, daß der Name des Seekadetten zwar in den Schiffsbüchern vorhanden ist, daß aber der Kapitän und der erste Leutnant nichts davon wissen. Deshalb ist es erforderlich, daß der Kadett sich unverzüglich beiden Vorgesetzten vorstellt. Sind die sechs Lehrjahre verstrichen, so kann er die Leutnantsprüfung ablegen. Theorie der Schiffahrt, mathematische Kenntnisse und praktische Fertigkeiten werden verlangt. Immer noch spielt die Protektion, wie wir aus dem „Naval Officer“ ersehen, eine große Rolle, und auch Seekadetten, die nur kurze Zeit auf einem Kriegsschiff gedient haben, erlangen ihr Leutnantspatent. Hat man bestanden, so wird man dritter, später zweiter und erster Leutnant. Mitunter kann dieses Avancement lange dauern, und es gibt Leutnants, die weit älter als ihre Kapitäne sind. Wenn der junge Offizier aber das Glück hat, öfters in Seegefechten mitzukämpfen, viele Prisen zu machen und dadurch rühmend in den an die Admiralität geschickten Depeschen hervorgehoben zu werden, so kann er sicher sein, bald Befehlshaber eines Schiffes zu werden. Allerdings erhält man diesen Posten nicht eher als zwei und ein halb Jahr nach der Ernennung zum Leutnant.

Bei einer solchen vorzüglichen Mannschaft ist es kein Wunder, daß auch die Ordnung auf dem Kriegsschiff musterhaft ist, zumal bei einem feindlichen Angriff. Das Halbverdeck befehligt der Kapitän, dem der erste Leutnant, der Offizier der Seesoldaten mit einem kleinen Teil derselben, verschiedene Seekadetten und eine Anzahl Matrosen zur Seite stehen, die auf die Brassen zu achten und die Kanonen des Halbverdecks zu verteidigen haben. Der Hochbootsmann ist auf dem Vorderkastell, der Artillerist in dem Magazin, um die Kanonen mit Pulver zu versehen. Der Zimmermann beobachtet und meldet von Zeit zu Zeit die Tiefe des Wassers und prüft die leeren Räume zwischen der Schiffsseite und den Tauen. Er wird unterstützt von seinen Maats, die mit Proppen, Fadenwerg und Talg versehen sind, um die durch die Kugeln entstandenen Löcher zu verstopfen. Der Wundarzt ist mit seinen Gehilfen in dem Krankenverschlag, wo Messer, Sägen, Schwämme, Wein und Wasser bereit liegen für den ersten unglücklichen Patienten, der hereingebracht wird.

Ähnliche Bilder aus dem Seeleben fanden wir schon bei Smollet, neu aber sind dem englischen Seeroman Marryats wunderbare Naturschilderungen. Jedes Detail weiß er genau zu erfassen und poetisch zu gestalten. Wie prächtig beschreibt er die eigenartige Erscheinung der Sturzseen: „The water will be perfectly smooth — not a breath of wind — when, suddenly, from the north, comes rolling a huge wave, with a glassy surface, never breaking till it meets the resistance of the land, when it dashes down with a noise and a resistless violence that no art or effort of man could elude. It is succeeded by others. The water is from ninety to one hundred fathoms deep, and consequently an anchor and cable could scarcely afford a momentary check to any ship thus assailed!“ (Naval Officer, p. 193.) Sie sind meist die Vorboten eines größeren Sturmes. Wehe dem Schiff, das auf dem offenen Meere oder unweit einer felsigen Küste sich befindet! Ganz vorzüglich ist Marryat die Wiedergabe dieses Verzweiflungskampfes gelungen: „The roaring of the seas on the rocks, with the howling of the wind, were dreadful; but the sight was more dreadful than the noise. For a few moments I shut my eyes, but anxiety forced me to open them again. As near as I could judge we were not twenty yards from the rocks, at the time that the ship passed abreast

of them. We were in the midst of the foam, which boiled around us; and as the ship was driven nearer to them and careened with the wave, I thought that our main yard-arm would have touched the rock, and at this moment a gust of wind came on which laid the ship on her beam ends and checked her progress through the water, while the accumulated noise was deafening. A few moments more the ship dragged on, another wave dashed over her head and spent itself upon the rocks while the spray was dashed back from them, and returned upon the decks. The main rock was within ten yards of her counter, when another gust of wind laid us on our beam-ends, the foresail and mainsail split, and were blown clean out of the bolt ropes — the ship righted, trembling fore and aft." (Peter Simple, p. 115.) Wir erhalten hier einen Begriff von der furchtbaren Gewalt der See. Oft sehen wir das Schiff dem Untergang nahe oder gar durch den Sturm an Felsen geschmettert. Unter fürchterlichem Krachen berstet es, und die See ist mit Schiffstrümmern, mit Planken, Masten und Ertrinkenden bedeckt. — Wie ganz anders ist der Anblick, wenn tiefe Stille im Wasser herrscht und fast ohne Regung das Meer ruht! Die Segel werden durch leichte Windstöße kaum merkbar bewegt und schlagen sanft gegen die Masten, je nach der Bewegung des Schiffes. Der bald volle Mond steht hoch am Himmel und glänzt in seiner ganzen Schönheit, ohne daß eine Wolke den vollen Schein seiner Strahlen verdunkelt, die auf das Wasser in breiten und schwankenden Silberlinien zurückgeworfen werden. Die blaue Welle ist von einem noch tieferen Blau, so klar und durchsichtig, daß man durch ein endloses Fernrohr zu sehen glaubt, und so erfrischend, daß sie zum Bade einladet.

Wie in der Naturschilderung zeigt sich Marryat auch in der Charakteristik seiner Personen als ein Meister. Die Matrosen, die uns aus seinen Romanen entgegentreten, sind in der Hauptsache brave und tapfere Männer von hohem moralischen Gefühl und religiösem Sinn. Von ihnen sagt der Verfasser: „I know no class of people in whose breasts the feeling of religion is more implanted than the occupants of that glorious specimen of daring ingenuity, a men-of-war. These men see the works of the Lord, and his wonders in the deep!" (The King's Own, p. 138.) Daher konnte Nelson mit Recht behaupten: „England

expects every man to do his duty.“ Pflichttreu, wie sie sind, geht ihnen die Ehre ihres Vaterlandes über alles. Selten verlassen sie die Flagge, obwohl man sie selbst einst gepreßt hat. Im Frieden tritt der Staat für sie ein, sie erhalten Pensionen[19]) und für die Witwen und Waisen wird gesorgt. Der Typus des echten Seemannes ist der wackere Thompson, dessen Worte zu dem amerikanischen Kapitän sein ganzes Wesen offenbaren: „I never deserted my colours yet, and I don't think I ever shall. There is only one piece of advice I would wish to give to you and your officers, captain. I am a civil-spoken man, and never injured any soul breathing except in the way of fighting, but if either of you, or any of your crew, offer to bribe me, or in any way to make me turn my back on my king and country, I'll lay him on his back as flat as a flounder, if I am able; and if I am not able, I'll try for it.“ (Naval Officer, p. 190.)

Dieselbe Vaterlandsliebe besitzen die Offiziere, wie wir an dem Vorgehen des Kapitäns M— in „The King's Own“ sehen. Mit Todesmut bekämpft er bei Blitz und Donner sowie wütender See ein feindliches Schiff. Wiederholt schon hat die Mannschaft verlangt, den Kampf einzustellen, jedoch vergeblich. Da gibt der Kapitän auf nochmaliges Drängen seinen Standpunkt mit folgenden Worten zu erkennen: „I have also my duties to perform. One of them is, not to allow the lives of one ship's company, however brave and well disciplined, to interfere with the general interests of the country we contend for. When a man enters his Majesty's service, his life is no longer to be considered his own; it belongs to his king and country, and is at their disposal. If we are lost, there will be no great difficulty in collecting another ship's company in old England, as brave and as good as this.“ (The King's Own, p. 350.) Die anderen Kapitäne sind größtenteils ähnlich feste Charaktere und haben mehr oder weniger Züge von Lord Cochrane. Gleich ihm sind sie erfahrene

---

[19]) Vgl. N. O., p. 191: „They (the sailors) have pensions for long services or wounds, are always taken care of in their old age.“ Allerdings ist zu bemerken, daß sich die genannten Vergünstigungen meist nur auf alte gediente Matrosen erstreckten. „But as a rule the young men, who possibly contrary to their inclinations, had served only for one or two commissions, were thrown upon the world; and these were the majority.“ (Social England, vol. VI, p. 584.)

Offiziere, die ihren Beruf verstehen und sich ihren Untergebenen gegenüber wohlwollend zeigen, sowie vor allem Gerechtigkeit walten lassen. Keiner von ihnen besitzt jene Abneigung gegen das weibliche Geschlecht, die wir als einen besonders komischen Zug in dem eigenartigen Wesen des Kommodore Trunnion in „Peregrine Pickle“ finden. sie wissen im Gegenteil recht gut mit Damen zu verkehren. Wie prächtig nimmt sich die Szene aus, wo zwei junge Fräuleins an Bord kommen und den Kapitän um Freilassung zweier gepreßter Landsleute bitten: „The captain had one seated on each side of him; his head turned like a dog-vane in a gale of wind; he did not know which to begin with, the most ineffable good humor danced in hit eyes, and the ladies saw at once that the day was their own. Such is the power of beauty, that this lord of the ocean was fain to strike to it. Judy laid a kiss on his right cheek; Maria matched it on his left; the captain was the happiest of mortals!“ (Naval Officer, p. 122.)

Ein Gegenstück zu diesen leutseligen Herren ist Kapitän G—, der in vielen Zügen an Kapitän Oakum in „Roderick Random“ erinnert. Als perfekter Lügner und Prahler kennt er keine Religion. Sollte er aber eine wählen, so würde es die römisch-katholische sein, „because, then, you know, a man may sin as much as he likes, and rub off as he goes for a few shillings“. (Naval Officer, p. 162.) Er erlangte seine Ernennung durch die Religion („I got my commission by religion“, ibd. p. 162), indem er den alten frommen Admiral durch übertriebene Bußübungen glauben machte, er sei der ergebenste Diener der Kirche. Wie ungerecht er ist, beweist er dadurch, daß er zwei Matrosen wegen Trunkenheit peitschen läßt, obwohl er selbst in der Nacht sehr unmäßig gelebt hat. An Personen wie dem Doktor, die ihm widersprechen, rächt er sich furchtbar. Offiziere und Mannschaften plagt er zu Tode gemäß seinem Grundsatz: „Keep sailors at work, and you keep the devil out of their mind!“ Trotzdem regt sich im Schiff der Geist der Unzufriedenheit und Meuterei. Eine ebenfalls unsympathische Erscheinung erblicken wir in Kapitän Hawkins. Als Günstling der Admiralität pocht er auf seine guten Beziehungen zu ihr, versteht aber vom Seedienst absolut nichts, wodurch er sich bei allen unbeliebt macht. Seine Unfähigkeit ist sogar der Grund, daß ein holländisches

Schiff, das man bei geschicktem Oberbefehl leicht hätte nehmen können, unter großen Verlusten verloren geht.

Großes Geschick entfaltet Marryat in der Zeichnung der Seekadetten. Besonders ist ihm dies in „Peter Simple“ und „Mr. Midshipman Easy“ gelungen. Im allgemeinen charakterisiert er sie, indem er von Easy und seinem Freund Gascoigne spricht wie folgt: „They were like midshipmen in general, with little appetite for learning, but good appetites for dinner, hating everything like work, fond of everything like fun, fighting à l'outrance one minute, and sworn friends the next — with general principles of honour and justice, but which were occasionally warped according to circumstances; with all the virtues and vices so heterogenously jumbled and heaped together, that it was almost impossible to ascribe any action to its true motive, and to ascertain to what point their vice was softened down into almost a virtue, and their virtues from mere excess degenerated into vice.“ (Mr. Midshipman Easy, p. 72.) In Jakob Easy können wir den echten Vertreter dieses Standes sehen. Mit Jakob Faithful hat er die Neigung zum Philosophieren gemein. Während dieser aber praktische Grundsätze verfolgt wie „what's be done, cannot be helped“, „better look next time“, sucht Easy ideale Pläne zu verwirklichen. Er will die Rechte der Gleichheit unter den Menschen zur Durchführung bringen. Auf dem Lande gelingt ihm dies nicht, daher probiert er es auf See. Hier wird er jedoch bald eines Besseren belehrt, indem man ihm zu verstehen gibt, daß die erste Pflicht des Seemannes Gehorsam und Unterordnung unter andere ist. Seinen Eigenwillen treibt man ihm aus, und da zweifelt er zum erstenmal an der Wahrheit seiner Philosophie. Doch er beginnt nun selbständig zu denken und zu handeln. Trotz seiner Theorie von der Gleichheit duldet "Equality Jack", wie man ihn auf dem Schiff nennt, keinen Widerspruch unter sich. Allerdings ist er weit davon entfernt, ein Tyrann zu sein, er wird im Gegenteil wegen seiner tollen Einfälle von allen geliebt. Sein ihm mit Leib und Seele ergebener Diener ist Mesty, verkürzt aus Mephistopheles. Seine exzentrische Natur zeigt er in seiner Ausgelassenheit und seinem Stolz auf seine Abstammung auf der einen Seite, in seinem ernsten und fast mürrischen Benehmen auf der anderen. Wenn ihm aber alles nach Wunsch

geht, so ist er der lustigste Mensch, den man sich denken kann, wozu seine eigentümliche Sprache nicht zum wenigsten beiträgt. Er ist sozusagen die rechte Hand von Jakob Easy. Während dieser philosophiert, ist er der praktisch handelnde Mann. In Peter Simple finden wir den einfältigen und in der Welt unerfahrenen Seekadetten verkörpert. Schon als er aufs Schiff kommt, haben ihn seine Kameraden zum besten und lassen ihren Übermut an ihm aus. Kaum drei Tage ist er sich seiner eigenen Führung überlassen, als er bereits ein Duell auszufechten hat. Darüber ist er sehr betrübt. Er geht auf sein Zimmer und schreibt einen langen Brief an seine Mutter, dem er eine Locke beifügt. Tränen vergießt er bei dem Gedanken, wie traurig sie sein würde, wenn er fiele. Darauf borgt er sich eine Bibel vom Kellner und liest in ihr den ganzen Tag. Am anderen Morgen findet er zu seiner Verwunderung Gegner und Sekundanten in der besten Stimmung auf dem Kampfplatz vor. Das Duell beginnt. Simple macht vor Schrecken beim Schießen die Augen zu. Niemand wird natürlich verletzt, sondern alles endet glücklich, da die Pistolen nur mit Pulver geladen waren. —

Simple ist noch lange die Zielscheibe solcher Streiche, bis auch er an Erfahrung zunimmt und ein selbständiger Mann sowie brauchbarer Offizier wird, freilich nicht in dem Maße wie sein Freund O'Brien. Dieser hat sich Peters angenommen und ist daher berechtigt, sich mehr als andere um sein Wohl zu kümmern. Das beweist er, indem er ihm, als er seekrank sein will, die Krankheit durch ein sehr probates Mittel, nämlich Prügel, austreibt. Der Erfolg ist überraschend. Beide werden gute Freunde und bleiben es, bis O'Brien sich von ihm trennen muß, da die Admiralität seine vorzüglichen Eigenschaften erkannt hat und wohl zu würdigen versteht. Ein Freund bleibt Peter noch in Mr. Chucks, dem "amusing boatswain". Von der Schiffsmannschaft wird er "gentleman Chucks" genannt, weil er am liebsten mit Lords und Grafen verkehrt und davon allerlei zu erzählen weiß. Er ist einer der Tüchtigsten, aber auch der Strengsten im Dienst. Dies läßt er seinen Untergebenen deutlich mit dem Rohrstock fühlen. So pflegt er zu dem Mann des Vorderkastells zu sagen: „Allow me to observe, my dear man in the most delicate way in the world that you are spilling that tar upon the deck — a deck, sir, if I may venture to make the

observation, I had the duty of seeing holystoned this morning. You understand me, sir, you have defiled his Majesty's forecastle. I must do my duty, sir, if you neglect yours; so take that — and that — and that — (thrashing the man with his rattan) — you d — d hay-making son of a seacook. Do it again, d-n your eyes, and I'll cut your liver out." (Peter Simple, p. 73.)

Eine weit ernstere Natur ist William Peters. Mut und Unerschrockenheit beweist er schon als Knabe, indem er während der Schlacht eine auf das Schiff fallende Granate entfernt. Herangewachsen wird er dadurch der Lebensretter seines Kapitäns, daß er dem feindlichen Anführer, der auf jenen schießen will, die Mütze ins Gesicht schleudert. Mehrfach zeichnet er sich als Seekadett noch aus und ist wegen seiner Bescheidenheit jedermanns Liebling auf dem Schiff. Sein Ehrgefühl steht ihm höher als seine Liebe zu Emily; denn als man ihm sagt, daß er als armer Waise um das reiche und vornehme Mädchen nicht werben dürfe, geht er fort, um sie nie wiederzusehen.

Frank Mildmays Hauptcharakterzüge sind: lebhaft, schlagfertig, unverschämt und dabei selbstsüchtig, was er selbst zugibt: „I was a selfish and ingrateful being as ever, I was for no one but my own dear self, and as long as I was gratified, it mattered little to me how many broken hearts I left behind." (Naval Officer, p. 121.) Der Egoismus stählt seinen Ehrgeiz, der für seine Laufbahn vielleicht erforderlich ist, aber Frank sollte nicht ganz gefühllos werden, was wir aus dem Verhältnis zu seinen Eltern, das keineswegs von Liebe und Anhänglichkeit spricht, erkennen.[20]) Bedenken wir noch, wie ausschweifend er lebt, wie er nicht nur Personen auf der Landstraße überfällt, sondern im Duell beinahe seinen liebsten Freund tötet, so werden wir Hannay[21]) zustimmen, der ihn einen Tiger, „a very insolent, callous, young cub" nennt.

Marryats Seecharakterbilder gleichen den Smolletschen in verschiedener Weise. Beide Verfasser besitzen eine überaus

---

[20]) Vgl. Hannay, a. a. O. p. 13: „Now what is wanting is any trace that Frank Mildmay had the smallest filial regard for his father, or was conscious of any maternal influence, or thought of his home life with affection or of his school as other than a place of torment."

[21]) A. a. O. p. 82.

reiche Gestaltungskraft, die sich in der Mannigfaltigkeit zeigt, mit der die Vertreter des Seemannsstandes uns vor Augen geführt werden. Kapitän Savage, Leutnant O'Brien und Bootsmann Chucks sind ebenso glücklich gezeichnet als Tom Bowling, Hatchway und Pipes. Trotzdem können wir Marryat von dem Fehler einer gewissen Einseitigkeit nicht freisprechen, denn bei fast allen Charakteren finden wir jenes praktische Christentum, das sich durch Mut, Wahrheit, Edelmut und Loyalität betätigt. Auch die Charakterzeichnung der dem Seeleben fernstehenden Personen weist dieselben Vorzüge und Nachteile auf. Marryat versteht es meist, seinen Gestalten die komische Seite abzugewinnen und, wenn wir The King's Own ausnehmen, uns von dem Ganzen ein erfreuliches Bild zu geben, während Smollets Charakteren eine Herbheit und ein Mangel an jeglicher Zartheit eigen ist, der uns einen völligen Genuß der Dichtung verdirbt. In ähnlicher Weise vermissen wir an den Figuren des alten Admirals de Courcey und des Herrn Rainscourt jede Spur von Wohlwollen und Liebenswürdigkeit. Jener ist ein ungestümer und grausamer Mann, der durch eigene Schuld Frau und Kinder verloren hat. Verlassen steht er am Ende seines Lebens da, von keinem geliebt, wohl aber von allen betrogen. Grausig wie der ganze Mensch ist auch sein Tod geschildert. In Herrn Rainscourt sehen wir den heruntergekommenen Edelmann, dem nichts angenehmer ist, als das Geld, das ihm ein glücklicher Zufall in die Hände gespielt hat, zu vergeuden. Völlig gefühllos opfert er Frau und Tochter seinen selbstsüchtigen Zwecken und führt beider Tod herbei.

Wie prächtig hat dagegen derselbe Schriftsteller den alten Easy mit seinen Torheiten zu zeichnen verstanden! Auch seine Frauengestalten erringen unsere Sympathie. Obwohl sie meist besseren Kreisen entstammen — Emily in „Frank Mildmay" ist die Tochter des Herrn Sommerville von —Hall, Emily in „The King's Own" die Tochter des ehemaligen Edelmanns Rainscourt, Celeste des französischen Generals O'Brien, Agnes eines hochangesehenen Großen in Sizilien —, so sind sie doch unschuldige und liebenswürdige Mädchen, die sich von Coopers Idealwesen vorteilhaft dadurch unterscheiden, daß sie warm fühlen und lieben können. Charaktere wie Miß Gripple, Trunnions spätere Gemahlin, die ihre ganze Leidenschaft der „brandy-bottle" zu-

wendet und dann im verschlossenen Zimmer fromme Schriften liest, oder Mrs. Pickle, die ihren eigenen Sohn nicht ausstehen kann, finden wir bei Marryat nicht. Dieser Unterschied liegt nicht in der Zeit, sondern in der Tendenz: Smollet sucht zu karikieren und zu übertreiben, Marryat will vorhandene Übelstände in der Flotte reformieren. Er weiß hier einen Mittelweg einzuhalten, indem er weder pikante Szenen vorführt, noch seine Personen zu ideal darstellt.

In der Komposition seiner Romane zeigt er gegenüber seinem Vorgänger Smollet noch keinen Fortschritt.[22]) Der Stil, den er von Hause aus mitbrachte, ist einfach und ungezwungen, mitunter lebhaft und nicht ohne poetischen Schwung. Da nun Marryat nicht darauf bedacht war, einen künstlichen Eindruck hervorzubringen, sondern vielleicht vermöge seiner raschen Komposition schrieb, wie es ihm in die Feder kam, so wird es uns nicht wundern können, daß sein Stil viel Nachlässigkeiten, Unregelmäßigkeiten und Archaismen aufweist.[23]) Am unangenehmsten macht sich die Breite in der Darstellung bemerkbar, die eine Folge des episodenhaften Charakters der Romane ist. Von Anlage kann man bei ihnen kaum sprechen. Sie bestehen lediglich aus einer Aneinanderreihung von Abenteuern, die nur lose durch die Gestalt des Helden zusammengehalten werden. Bezeichnend sind des Verfassers eigene Worte, die er an den Leser richtet: "Should you feel half as tired with reading as I am with writing, I forgive you . . . . I have written too fast — I have quite sprained my imagination — for you must know that this is all fiction, every word of it." (The King's Own, p. 233.) An anderer Stelle[24]) sagt er ihm direkt, daß er ohne Schaden ruhig etliche Seiten überspringen könne. Man sieht daraus, daß Marryat darauflos schrieb, ohne sich das Ende zu überlegen. Seine Romane sind eben, obgleich im 19. Jahrhundert geschrieben, Abenteurerromane, und so gehört er mit Smollet und Defoe zu der Klasse von Autoren, die nach keinem festen Plane arbeiten, sondern die Handlung, wenn sie ins Stocken gerät, ohne irgend welche Motivierung durch Einfügung

[22]) Vgl. Wülker, a. a. O. p. 393.

[23]) Vgl. Storm, Engl. Phil., Leipzig 1896, II. p. 766 flg.

[24]) Ibd. p. 58: „Premising that my readers have my full approbation to skip over a page or two."

von Abenteuern fortführen. Daß sie einen weiten Raum in seinen Romanen einnehmen, wurde schon oben gesagt, außerdem bilden sie das einzige Mittel, wodurch er Spannung zu erregen sucht. Mitunter gelingt ihm dies durch Einlegung von „yarns", worin Matrosen ihre Erlebnisse erzählen oder auch Berichte von Seeschlachten geben, sowie durch vortreffliche Landschilderungen, allein es ist das doch ein wenig künstlerischer Behelf. Ganz aus dem Rahmen der Handlung fallen der Bericht über das Leben der Schauspielerin Eugenia (Naval Officer, chap. X), die Geschichte des Don Rebiera über die Blutrache auf Sizilien (Mr. Midshipman Easy, chap. XX), die Abhandlung über den Mut (The King's Own, chap. XLI) und über die Geisterbeschwörung, wahrscheinlich unter Smollets Einfluß (ibd. chap. XLVIII).

Smollets vielgepriesenen Reichtum der Erfindung finden wir bei Marryat nicht, denn dieser verkehrt nur in vornehmen Kreisen oder auf dem Schiff. Hier aber ist er zu Haus und weiß uns das bisweilen recht eintönige Leben angenehm zu gestalten weniger durch seinen Humor, als durch seinen Scherz,[25]) der als die beste Seite an seinen Romanen gerühmt wird[26]) und uns über ihre Schwächen hinwegsehen läßt. Wenn es z. B. auch naiv ist, daß Jakob Easy jeden Befehl seiner Vorgesetzten mit den Worten: „We must argue the point" begleitet, so müssen wir doch lachen, nicht minder als wenn Frank Mildmay in das Zimmer seiner Schwester tritt, wo er sie und seine Geliebte seines vermeintlichen Todes wegen in tiefer Trauer findet, sie bei seinem Anblick ohnmächtig werden und er darüber ausruft: „There they both lay like two petrified queens in Westminster Abbey. It was a beautiful sight, pretty, though a plague." (Naval Officer, p. 42.) Hier beruht die Komik auf der Situation. Vertieft finden wir sie an den Personen selbst, z. B. an Jakob Easy mit seinen Gleichheitsideen durch den Kontrast zwischen ihren individuellen Anschauungen und denen derjenigen

---

[25]) Vgl. Hannay, a. a. O. p. 92: „After all, it is this fun which is the living element in Marryat's work. Wit, or humour of the highest class, he cannot be said to have possessed, though he was by no means destitute of the sympathy which is inseparable from all true humour."

[26]) Vgl. Saintsbury, 19th C. L. p. 157: „But the spirit and humour of the best of his books throughout, and the best parts of the others, are unmistakable and unsurpassed."

Menschen, mit denen sie in Berührung kommen. Andere Mittel, um eine komische Wirkung zu erzielen, hat Marryat mit Smollet gemein: die Übertragung seemännischer Ausdrücke auf die Gemeinsprache, ferner die Namengebung seiner Helden wie Einfältig, Leicht, Schmalbein usw. Chucks heißt in „Peter Simple“ der Bootsmann, weil er immer kurze Stöße mit dem Rohrstock austeilt.

Der Erfolg Marryats gründet sich wohl zum großen Teile auf seinen Humor. Schon als er zu schreiben anfing, wurde er von Washington Irving beglückwünscht: „You have a glorious field before you, and one in which you cannot have many competitors, as so very few unite the author to the sailor.“[27]) Seitdem hat sich sein Publikum bedeutend vergrößert. Heute wird er meist nur noch von der Jugend[28]) gern gelesen.[29])

Zum Schluß bringen wir noch Marryats Ansicht über seine Romane: „We do not write these novels merely to amuse, — we have always had it in our view to instruct, and it must not be supposed that we have no other end in view than to make the readers laugh. If we were to write an elaborate work, telling truths, and plain truths, confining ourselves only to point out errors and to demand reform, it would not be read; we have therefore selected this light and trifling species of writing, as it is denominated, as a channel through which we may convey wholesome a doice in a palatable shape.“ (Mr. Midshipman Easy, p. 212.) Man sieht also, daß Marryat beabsichtigt, unter der Form des Humors zu belehren, indem er die leitenden Kreise auf die noch vorhandenen Übelstände in der Marine aufmerksam macht und ihre Beseitigung fordert. So ist er ein sozialer Schriftsteller geworden und, indem er das Seeleben schildert, wie es ist, ein Realist im besten Sinne des Wortes.

---

[27]) Vgl. Hannay, a. a. O. p. 84.

[28]) Vgl. Löwe, Marryat als Jugendschriftsteller a. a. O.

[29]) Die Ansicht Spaldings, a. a. O. p. 399: „Nor is there much promise of prolonged life in the clumsy, though humourous sea-stories of Marryat“ halten wir für verfehlt.

4. A. Marryats Nachahmer: Howard, Chamier, Glascock. B. M. Scott. C. M. H. Barker, J. Hannay, B. Hall.

a) Edward Howard (gest. 1841).

Von den Nachfolgern wollen wir zuerst Edward Howard nennen, weil er der Verfasser des Romans „Rattlin the Reefer" ist, der gewöhnlich Marryat zugeschrieben wird. Mit ihm diente Howard in der englischen Marine und brachte es in seiner Laufbahn bis zum Leutnant. Während seiner Mitwirkung als Subeditor an Marryats „Metropolitan Magazine" verfaßte er obengenannten Roman als „edited by Captain Marryat, Author of Peter Simple."[30]) Daß er von diesem stammt, wird wohl heute niemand mehr behaupten wollen. Howard benutzte Marryats Namen, um sich einen großen Leserkreis zu verschaffen. Diesen Zweck hat er mit „Rattlin the Reefer" nicht ohne Hilfe der Maske zeitweise erreicht, sein „Outward Bound" und „Jack Ashore" sind dagegen heute völlig vergessen.

In „Rattlin the Reefer" wird mehr als in irgend einem Roman Marryats das vornehme Leben und die damit verbundene Erbschaftsgeschichte behandelt. Im ersten Teil schildert der Verfasser die dunkle Geburt des Helden, seine frühen Lebensschicksale und seine Jugend. Hierbei nimmt er Gelegenheit, die damaligen Schulverhältnisse Englands einer strengen Kritik zu unterziehen. Im zweiten sind Rattlins Dienst in der Flotte und seine Erlebnisse Gegenstand der Erzählung, und im dritten wird die Erbschaftsgeschichte und ihre Lösung vorgeführt.

Auch Howard entrollt uns ein Bild von dem Leben und Treiben eines „midshipman". Wir sehen ferner die Schrecken des Schiffbruches oder die aufregenden Einzelheiten eines Seegefechtes vor uns, doch vermissen wir dabei die lebendige Darstellungskraft des Vorbildes. Das gelbe Fieber mit seinen fürchterlichen Wirkungen finden wir bei dem Kreuzen in Westindien ähnlich wie bei Marryat beschrieben. Gleich ihm versteht Howard hier und da das Meer sehr gut zu beobachten, was die Schilderung der See vom Mastkorbe aus deutlich zeigt: „The upper rim of the sun was dallying with a crimson cloud, whilst

---

[30]) Entstehungszeit 1836, denn er erschien in Hood's „New Monthly" Jahrgang 1836.

the greater part of his disc was still below the well-defined deep blue horizon. All above him to the zenith was chequered with small vapours, layer over layer, like the scales of a breast-plate of burnished gold. The little waves were mantling, dimpling, and seemed playfully striving to emulate the intense glories of the heavens above. They now flashed into living light, now assumed the blushing hue of a rosebud, and here and there wreathed up into a diminutive form, mocking the smile of youth when she shows her white teeth between her beauty-breathed lips." (Rattlin the Reefer, p. 86.) Bemerkenswert ist seine Ansicht über den Seedienst: „It will not change the nature of man, but it will modify it into much that is exalted, that is noble, and that is good. It almost universally raises individual character; but it can never debase it." (Rattlin the Reefer, p. 59.)

Der Verfasser betont in seinem Roman immer und immer wieder, daß er eine wortgetreue Autobiographie mit Belehrung, aber ohne ein Jota von Dichtung geben will. Daher dringt er auch nicht in das Eigentümliche seiner Charaktere ein, sondern entwirft nur oberflächliche Gestalten. Selbst der Held, der keine unsympathische Erscheinung ist, vermag uns doch nicht auf die Dauer wegen seiner mehr passiven als aktiven Natur zu fesseln. Obwohl wir hier eine konsequenter durchgeführte Handlung haben, geht es ohne die beliebten Abenteuer nicht ab. Zu ihnen kann man die reizende Episode in Westindien rechnen, wo sich Rattlin, der Sohn des „High Life", in eine Eingeborne, ein wunderschönes Mädchen voll Unschuld und Natur, verliebt. Das Ganze verrät dichterischen Schwung und weist in stilistischer Hinsicht eine Lebendigkeit und dramatische Spannung auf, die lebhaft an „Paul und Virginie" erinnert.

Im großen und ganzen ist aber Howard ein Nachahmer Marryats. Als Vorlagen werden ihm dessen „Peter Simple" und „Mr. Midshipman Easy" gedient haben. Allerdings fehlt ihm Marryats gesunder Humor wie auch dessen größtem Nachahmer: Chamier.

b) Frederick Chamier (1796—1870).

Über sein Leben ist wenig zu sagen. Er wurde im Jahre 1796 geboren. Sein Eintritt in die Marine (1809) fällt in eine Periode,

die noch lebhaft unter dem Eindruck der großen Zeitereignisse stand. Im Jahre 1826 wurde ihm der Befehl der Britomartkorvette übertragen, die er im folgenden Jahre ablohnte. Seit 1833 stand er auf der Pensionsliste und wurde im Jahre 1856 zum Kapitän befördert. Angeregt durch die Erfolge, die Marryat mit seinen Romanen erzielt hatte, wandte sich Chamier ebenfalls der Schriftstellerei zu. 1832 erschien sein erster Seeroman „Life of a Sailor", dem andere wie „Ben Brace" (1836), „The Arethuse" (1837) ,„Jack Adams" (1838) und „Tom Bowling" (1841) folgten. Im Jahre 1870 starb Chamier.

Wir haben unserer Betrachtung „Ben Brace" (1836) und „Tom Bowling" (1841) zugrunde gelegt.

Obwohl also „Ben Brace" nicht der erste Seeroman Chamiers ist, enthält er dennoch viel Selbsterlebtes. Ben Brace, der Sohn armer Fischersleute, faßt früh eine große Neigung zur See und entläuft seinen Eltern. Er kommt auf dasselbe Schiff, auf dem sich Nelson befindet und wird bald dessen treuer Diener. Mit ihm teilt er als „coxswain" alle Freuden und Leiden des Dienstes und ist stetig um Nelson, vor allem in der berühmten Schlacht bei Trafalgar. Als hier sein großer Feldherr den Tod findet und er selbst verwundet wird, verläßt er die aktive Flotte und bringt den Rest seines Lebens in „Greenwich Hospital", dem Versorgungsheim für invalide Matrosen, zu.

In „Tom Bowling" ist der Held wie William Peters in „The King's Own" ein Waisenknabe. Der Pfarrer des Ortes nimmt sich seiner an und erzieht ihn gemeinschaftlich mit seiner Tochter Susanne. Mit vierzehn Jahren geht Bowling zur See und erwirbt sich bald durch Tapferkeit, Ausdauer und Wachsamkeit das Vertrauen seiner Vorgesetzten. Schnell sehen wir ihn vom einfachen Matrosen zum Kadetten befördert. Fortan zeigt seine Laufbahn eine ununterbrochene Reihe von Erfolgen, die er seiner persönlichen Tüchtigkeit zu verdanken hat. Er wird Leutnant, Kapitän, Post-Kapitän, schließlich Admiral und erhält den Titel „Sir". Die Nebenhandlung, verbunden mit einer Liebesgeschichte, deren Ergebnis die Heirat Bowlings und Susannens ist, spielt am Land.

Eine besondere Beachtung verdienen in dem Roman „Ben Brace" die Seeschlachten; denn alle die berühmten Siege der Engländer bei St. Vinzent, Abukir, Teneriffa und Trafalgar

werden mehr oder weniger eingehend erzählt und geschickt in die Handlung verflochten. Neu ist, daß Chamier mindestens viermal schildert, wie ein Schiff in die Luft gesprengt wird und in Brand steht. Wir führen folgende Stelle an: „At this moment one sound louder than the loudest thunder deadened even the fury of the combatants. The „Orient" had blown up; and such was the startling effect of this dreadful explosion that those whose blood boiled with the heat of victory were paralysed by the sudden crash and they left the work of death to gaze on that of destruction. The glare of light illuminated the Bay of Aboukir. The darkness of the night had before rendered the position of the four last ships which came into action, doubtful; but now the terrible blaze made night a day — every ship, every flag, was visible. An awful, a death-like silence succeeded the fearful event; and not a soul whispered his fears, not a voice even shouted the name which flew on the tongues of all, until mast after mast, and spar after spar, fell with their loud splash into the water, and broke the silence." (B. B. p. 129.)

Mit den Einrichtungen an Bord werden wir natürlich bekannt gemacht und wir finden die Wachen, die Auszahlung des Prisengeldes an Offiziere und Mannschaften ebenso geschildert wie bei Marryat. Dessen „Poor Jack" mag Chamier bei der recht interessanten Beschreibung des „Greenwich Hospital" vor Augen geschwebt haben.[31])

In „Tom Bowling" denkt er an den rein demokratischen Zustand der englischen Flotte, wie er bis 1815 andauerte. Damals konnten noch Männer von niederer Herkunft, aber tüchtigem Können — Nelson selbst war der Sohn eines armen Landgeistlichen — zu den höchsten Ehrenstellen gelangen. Auch Tom Bowling gehört zu ihnen wie so viele berühmte Seehelden des Inselreiches. An Tom Bowlings Laufbahn will Chamier uns ihre Verdienste zeigen, die sie sich um ihr Vaterland erworben haben. Das gibt er mit folgenden Worten zu erkennen: „The works of the historian become rapid and uninteresting; and naval novels are made the vehicles of knowledge, and are

[31]) Vgl. Hannay, a. a. O. p. 123: „Greenwich Hospital has become something very different from the retreat for wounded seamen which Marryat knew, and his picture of it (in „Poor Jack") somewhat sketchy as it is, will always have the value of a document."

the last embers of history raked together to keep the navy before the eyes of the public. Thus is Tom Bowling's career made to embody the services of many of the greatest men our navy has produced." (T. B. p. 37.)

In beiden Romanen malt er das Leben des einfachen Matrosen, des Mannes der niederen Kreise, aus. Er entfernt sich dadurch von Marryat und nähert sich Dickens, der auch die Kleinen und Armen zum Gegenstand seiner Erzählungen wählt. Wir können es daher leicht verstehen, wenn Chamier die Laufbahn eines Matrosen folgendermaßen preist: „Give me the life of a sailor; he roams the world — the ship his home — he carries with him his apartments ready furnished — to him the treasures of the new world are shown — every climate, every soil, every people become familiar to him — his nights are nights of repose, and in the hour of danger he has assistance ever at hand — if wounded in defence of his country his bed is ready to receive him — Greenwich Hospital, his hope, his refuge, his reward." (T. B. p. 11.)

Hat er warme Worte für emporstrebende Talente, so richtet er eine scharfe Polemik gegen diejenigen, die nichts vom Dienste verstehen und dennoch zu hohen Ämtern gelangen. Hierunter waren die Söhne der Reichen und Vornehmen gemeint. Dabei macht Chamier auf die Gefahren aufmerksam, die dem Lande durch solche unfähige Offiziere erwachsen.

Auch in der Charakteristik steht der einfache Matrose, wie er durch Ben Brace und Tom Bowling vertreten wird, obenan. Jener, so recht der rauhe Sohn des Meeres, ist kühn und verwegen. Trotzdem besitzt er die dem britischen Seemann angeborne Weichheit des Gemüts, ja eine Nächstenliebe, die sogar dem Todfeinde verzeiht. Nicht minder sympathisch berührt uns Tom Bowling, dessen Haupteigenschaften „activity, perseverance and vigilance" sind. Als einem Seemann von echtem Schrot und Korn steht ihm sein Beruf höher als seine wiedergefundenen Eltern, seine Frau und Kinder. Seine Untergebenen schätzen ihn als einen milden und gerechten Kapitän. Am besten verrät seine Grabschrift seine vorzüglichen Eigenschaften, von der wir hier die erste Strophe geben:

„Here a sheer hulk lies poor Tom Bowling,
The darling of our crew,

No more he'll hear the tempest howling,
For death has broached him to.
Tom's form was of the manliest beauty
His heart was kind and soft,
Faithful below he did his duty,
But now he's gone aloft.". (T. B. p. 191.)

Chamiers Romane sind im Grunde besser angelegt als Marryats, wenn man auch zugeben muß, daß der Verfasser im zweiten Teil von „Ben Brace" manchmal von der Handlung abweicht. Es erklärt sich dies daraus, daß Chamier Fortsetzer und Herausgeber von James' Naval History war (1837) und daher bei der Abfassung des „Ben Brace" zu sehr in das Fahrwasser des Historikers geraten ist. Chamier ähnelt in den eingelegten Episoden, die oft recht langweilig sind, in der Breite der Darstellung, in den Berichten von Abenteuern durchaus seinem Vorbild und besitzt ebensowenig Erfindungsgabe. In die höheren Kreise (Lord Nelson, Lord Hennington) werden wir wohl hier und da einmal eingeführt, lernen gelegentlich auch soziale Zustände in England und in Südafrika kennen, vor allem aber sehen wir doch vor uns das Milieu, in dem der Matrose lebt. Die Bilder, die wir da sehen, bieten wenig Erfreuliches. Mord, Totschlag, Hinrichtung, Schmuggelei und Verrat sind an der Tagesordnung. Neben tragischen Szenen fehlt es völlig an solchen, die mit Humor gewürzt sind. Man müßte diesen darin suchen, daß Chamier die wohlfeilen, schon von Smollet gebrauchten Mittel der Komik anwendet, indem er seine Helden mit Namen belegt, die von Schiffsbezeichnungen hergenommen sind. So hat man unter Brace die Brasse, ein Seil am Ende der Segelstangen, unter Bowling die Boleine, die zum Straffhalten der Segel bestimmt ist, zu verstehen. Eine komische Wirkung sucht er ferner dadurch zu erzielen, daß er die Seeleute ihre Sprache auf Gegenstände außerhalb des Schiffes ausdehnen läßt, worunter wir wieder Smollets Einfluß zu erkennen haben. Am gelungensten ist wohl in dieser Beziehung Tom Bowlings Liebesbrief an Susanne.

Naturschilderungen treffen wir bei ihm nicht an, dafür ist der Patriotismus seiner Romane um so mehr zu rühmen.

c) William Nugent Glascock (1787?—1847).

Eher als die beiden Genannten schrieb Kapitän Glascock. Sein „Naval Sketch Book“ erschien anonym schon im Jahre 1826. Es enthält eine Menge Skizzen „with characteristic reminiscences, fragments and opinions on professional, colonial and political subjects: interspersed with copious notes, biographical, historical, critical and illustrative“. wie er selbst in der Überschrift sagt.

Wir bekommen die verschiedensten Bilder aus dem Leben des Seemannes. Der Verfasser spricht über seinen Aberglauben, über die Steuer bei Beförderungen, über die Seeartillerie usw. Alles auf dem Schiff prüft er und unterzieht es einer Kritik. Auch auf politische und soziale Fragen geht er ein, soweit sie mit der Marine in Zusammenhang stehen. Mit all diesen Schilderungen will er die irrtümlichen Ansichten, die über den Seedienst bestehen, aus der Welt schaffen, und uns den Seemann, wie er in Wirklichkeit ist, vor Augen führen. So hat er gehört, daß man gesagt hat, der britische Matrose sei im Kriege nur ein „bully“ und im Frieden nur ein „mendicant“, gleich kündigt er eine Apologie an: „As a corrective for an evil so serious in its consequences, ant to set Jack's character right in the opinon of his countrymen, a few original ‚Galley Stories‘, which we would fain presume are not destitute of the vraisemblance, are added, to serve as an illustration of his opinions of duty, motive, religion, men and manners ashore and afloat.“ (Introd. p. XVI.) Er will ferner auf die noch vorhandenen Schäden hinweisen in Beziehung auf Taktik, Bestrafung, Disziplin usw. und eine Besserung anbahnen.

Ein Roman kann „The Naval Sketch Book“ natürlich nicht genannt werden. Es ist eine fast lose Aneinanderreihung von des Verfassers persönlichen Erlebnissen in der Marine, seinen Erinnerungen an sie und seinen Ansichten über sie. Daher kann es uns auch nicht wundern, daß es keinen Erfolg hatte, obwohl es drei Jahre eher erschien, als Marryat anfing, seine berühmten Seegeschichten zu schreiben. Wenn es auch damals Aufsehen erregte — man vergleiche die Kritik der Quarterly Review, die Glascock am Schluß seines Werkes vol. II p. 237/41 gibt —, so ist es doch heute völlig vergessen.[32]) In unserem Gesamt-

[32]) Uns ist nur Glascocks „Naval Sketch Book“, leider nicht sein

urteil schließen wir uns daher folgendem an: „Glascock produced several volumes of naval novels, anecdotes, reminiscenses, and reflections, which as novels are stupid enough, and in their historical part have little value, but are occasionally interesting as social sketches of naval life in the early part of the century.“ (Dict. of National Biography vol. XXI p. 419.)

B. Michael Scott (1789—1835).

Während die bisher genannten Schriftsteller in der Kriegsmarine gedient hatten, verdankt Michael Scott seine Kenntnis des Seewesens den verschiedenen Reisen, die er von Kingstown in Jamaika aus für sein Geschäft zu machen hatte. Scott ist Schotte von Geburt. Er studierte in Glasgow und versuchte dann sein Glück als Pflanzer in Jamaika. Seine beiden Seeromane veröffentlichte er zuerst in Blackwood's Magazine: „Tom Cringle's Log“ vom September 1829 bis August 1833 und „The Cruise of the Midge“ zwischen März 1834 und Juni 1835.

„Tom Cringle's Log“ erzählt in der Form eines Tagebuches (log) alle Begebenheiten, die Tom Cringle während seines Aufenthaltes in den westindischen Gewässern an Bord der „Torch“, „Firebrand“ und „Wave“ erlebt hat. Nur teilweise spielt der Roman auf dem Meere, dennoch ist er voll von Bildern aus dem Seeleben. Wir erfahren z. B. genau, daß jeder Marineoffizier und Marinekadett ein Journal (log) zu führen hat, in das alles, was sich auf die Fahrt, die Tagesbegebenheiten an Bord, auf Wind und Wetter bezieht, eingetragen wird. Ferner lernen wir verschiedene Schiffsmanöver wie „to tack a ship“, ein Schiff durch den Wind auf einen anderen Bug legen, und „to weather a ship“, einem Schiff den Wind abgewinnen, kennen. Dabei wird uns auch Näheres über die Segel gesagt. Zu den Raasegeln (square sails) gehören das Haupt- (main sail), das Vorder- (fore sail), das Mars- (topsail), das Bram- (top-gallant sail) und das Oberbramsegel (the royals). Stagsegel (staysails), Gaffel- (trysails) und Besansegel (the spanker) werden Schratsegel (fore-and-aft sails) genannt. Seegefechte finden wir fast ebenso häufig wie bei Marryat beschrieben. Wir sehen das ganze

Hauptwerk „Naval Service or Officer's Manual“, 2 vols. 1836, zugängig gewesen, ein nützliches Handbuch für junge Offiziere.

Schiff mit Pulverdampf erfüllt. An den Kanonen sind eine Anzahl Matrosen beschäftigt, sie zu laden, während andere mit Flinten den Feind abzuwehren suchen. Ein Offizier, den Degen in der Hand, gibt den Befehl: Feuer! Ein Schuß — und ein Teil der Angreifer versinkt in den Fluten. — Wie überwältigend ist anderseits der Eindruck, den das Meer auf uns macht, wenn wir im Hafen sind! Unabsehbar breiten sich die blauen Fluten vor unseren Augen aus. Ein frischer Seewind weht landeinwärts, die Brandung tost. Welle auf Welle schießt heran. Scharen von Seevögeln umschwärmen das Ufer auf und nieder, mit den Wellen kosend, ein Abbild der schaukelnden Brandung.

Der andere Seeroman „The Cruise of the Midge" schildert das Kreuzen der „Mücke" in den Gewässern Südafrikas sowie Westindiens und trägt ebenfalls ein echt seemännisches Gepräge. Wir begleiten die englischen Schiffe bei ihrer Jagd auf die Seeräuber und sehen sie oft in recht gefährliche Unternehmungen verwickelt. Wir fühlen die Ohnmacht der Menschen und die Gewalt der See deutlich bei einem Schiffsuntergang. Plötzlich erhebt sich eine ungeheure Woge wie ein hochragender Berg, packt das Schiff und treibt es wie einen Spielball auf und nieder. Schon sind die Masten abgehauen worden. Auf dem überfüllten Deck ist alles versammelt, die Leute knien nieder, und ein Mann in schwarz segnet sie. Da — noch eine Woge — und das Schiff ist in den Fluten verschwunden.

In solchen fürchterlichen Augenblicken ist auch die Natur aufgeregt, was folgende kurze Schilderung beweist: „The firmament now became black as night. A thick squall, with heavy rain that had been some time brewing to windward, burst down on us with the most terrific fierceness. For a minute we could neither see nor hear anything but the roaring of the tormented waters, and the howling or rather thundering of the wind." (Cruise of the Midge, p. 116.) Wie ganz anders stellt sie sich dar, wenn der Abend hereingebrochen ist! Da heißt es: „A small cool breath of wind from the land had again rolled away the impure air from the bosom of the noble river, and everything overheard was once more clear and transparent. The bright new-risen moon was far advanced in the second quarter, and cast a long trembling wake of silver light on the water, sparkling like diamonds on the tiny ripples, while the

darkened half of the chaste planet herself was as perfectly visible as if her disk had been half silver and half bronze. Her mild light, however, was not strong enough to quench the host of glorious stars, that studded the glorious firmament. On either hand, the black banks were now clearly defined against the sky, the one shore being lit up by the rising moon, and the other by the last golden tints of the recently set sun." (Cruise of the Midge, p. 46.)

Diese kurzen Andeutungen mögen genügen, um Scott als einen feinsinnigen Beobachter der Seenatur zu zeigen. Weit herrlicher sind ihm mitunter noch die Landschilderungen gelungen, und seine Beschreibungen von den westindischen Inseln, besonders der Insel Kuba und ihren Naturschönheiten, gehören zu dem Besten, was er geleistet hat.[33]) Allerdings verfällt er in der Darstellung oft in eine selbstgefällige Breite, die lebhaft an Cooper erinnert. Eine Folge davon sind z. B. die häufigen Wiederholungen in der Charakteristik von Personen, Schiffen usw., worunter natürlich sein Stil leidet. In der Zeichnung seiner Charaktere begeht er denselben Fehler wie Cooper. Er vermag zu wenig die einzelnen Individuen auseinander zu halten, so daß sie alle, vor allem die weiblichen, konventionelle Züge bekommen. Eine strenge Durchführung der Handlung finden wir bei ihm ebensowenig wie bei dem Amerikaner. Wir dürfen sie auch nicht von einem Schriftsteller erwarten, der sich z. B. über den Zweck von „The Cruise of the Midge" folgendermaßen äußert: „And which (his novel) whenever it beguiles the tedium of a sick couch to a suffering brother, shall, in attaining that end have fully accomplished the desire of him who" usw. (Cruise of the Midge, p. 304.) Besser angelegt ist der Roman „Tom Cringle's Log", obwohl er in der Form eines Tagebuches abgefaßt ist, wo die Ereignisse eines jeden bis auf die Stunde genau berichtet werden. Allerdings muß auch hier der Verfasser, als er nichts mehr zu schreiben weiß, zugeben: „And weeks and months passed away, during which we were almost constantly at sea, but incidents worth relating had grown scarce." (Tom Cringle's Log, p. 241.) Diese „incidents" oder Abenteuer

[33]) Vgl. Millar, a. a. O. p. 561: „Tom Cringle's Log is a locus classicus as regards the condition of our West Indian colonies at the period with which it deals."

spielen bei ihm noch eine große Rolle und schon die Namen der einzelnen Kapitel „A Hairbreadth Escape", „Occidental Vagaries" weisen darauf hin. Mit den Abenteuern sind oft tolle Streiche verbunden, aber auch sonst weiß Scott seine Leser durch humoristische Szenen zu erfreuen. Was für seltsame Launen hat nicht der Leutnant Donovan, der sich jeden Tag den Spaß leistet, einmal zu sterben und dann begraben zu werden! Da hören wir ihn, als er an Bord kommen soll, sagen: „I can't come: and what's more, I won't; for I died last night and am to be buried whenever it goes eight bells at noon." (Cruise of the Midge, p. 14.) Aber nie wird bei Scott durch den Humor wie bei Smollet der Anstand verletzt, eine ernste Sittlichkeit klingt als Grundton in beiden Romanen an.

In dem ernsten Schluß von „The Cruise of the Midge" wie auch an anderen Stellen tritt des Verfassers religiöser Sinn zutage, und in Kapitel XIII von „Tom Cringle's Log" kommt der Zug des Geisterhaften zum Vorschein. Ihm eigentümlich ist die ausgesprochene Neigung zur Darstellung gräßlicher Szenen, was folgende Schilderung zeigt: „We picked up about one half of miserable Africans, and — my pen trembles as I write it — fell necessity compelled us to fire on the remainder, as it was utterly impossible for us to take them on board. Oh that I could erase such a scene for ever from my memory." (Tom Cringle's Log, p. 196.)

Mit Recht wird Scott als Nachahmer Coopers angesehen.[34]) Wenn er, wie dies von Millar[35]) geschieht, als ein Bindeglied zwischen Smollet und Marryat betrachtet wird, so muß dagegen eingewendet werden, daß Scott zunächst später als Marryat schrieb und dann kein Original war. Der Rang würde also Cooper, nicht Scott zukommen. Seine Bedeutung für die Entwicklung des Seeromans beruht vielmehr darauf, daß er eine bisher noch nicht erreichte Meisterschaft in der Naturschilderung mit einem gesunden Humor verband.

Es sei noch hervorgehoben, daß er unter dem Namen John Wilson verkappt schrieb. Die Verfasserschaft der Romane wurde erst nach seinem Tode bekannt (1835). Sie sind öfters

[34]) Vgl. Cross, a. a. O. p. 156.
[35]) Vgl. Millar, a. a. O. p. 561.

aufgelegt worden[36]), was beweist, daß sie ihre Volkstümlichkeit bis heute behalten haben.

C. Matthew Henry Barker (1790—1846), James Hannay (1827—1873) Basil Hall (1788—1844).

In unsere Betrachtung sind noch zwei Schriftsteller hereinzuziehen, die, obwohl mir ihre Werke in Deutschland nicht zugängig gewesen sind, der Vollständigkeit wegen hier kurz besprochen seien.

Der erste ist Matthew Henry Barker (1790—1846), genannt „Old Sailor" oder „The Wanderer" oder „Father Ambrose" aus Deptford. Aus den Angaben im Dict. of Nat. Biogr. vol. III geht hervor, daß er den Seedienst praktisch kennen lernte, es aber zu keiner hohen Stellung brachte, da er ohne Gönner war. Im Jahre 1836 fing er an, seine Romane zu veröffentlichen. Die hauptsächlichsten sind: Land and Sea Tales 1836, Top-sail sheet Blocks or The Naval Foundling 1838, The Naval Club, or Reminiscences of Service 1843, The Victory or The Ward-room Mess 1844. Sie werden als „lively", „spirited" und zu ihrer Zeit sehr populär bezeichnet. Gräße[37]) stellt sie sogar über die Leistungen Marryats. Auffällig bleibt dabei nur, daß Barkers Werke heute völlig vergessen sind — mir ist außer den genannten Quellen keine bekannt —, während Marryat noch heute ein sehr beliebter und gern gelesener Schriftsteller ist.

Der andere ist James Hannay, den Gräße[37]) ebenfalls über Marryat stellt. Leider habe ich auch von diesem weit bekannteren und erfolgreicheren Verfasser von Seeromanen kein Exemplar erhalten können. Ich stütze mich daher bei meinen Angaben auf Chamber, Millar und Fischer. Letzterer sagt[38]): „Endlich gehört hierher — gemeint sind die Nachahmer Marryats — noch der Schotte James Hannay, der, den etwas gröberen Pinsel seiner Kollegen verschmähend, vermöge der feineren Beobachtungsgabe eines Künstlers den Übergang zu den Seenovellisten der neuesten Zeit bildet. Seine hauptsächlichste Erzählung betitelt sich „Eustace Conyers" und wurde im Jahre 1855 in drei Bänden

[36]) Zuletzt 1903.
[37]) A. a. O. p. 269.
[38]) A. a. O. p. 115.

veröffentlicht." Hannay, der 1827 geboren wurde, stammte aus einer alten schottischen Familie. Nachdem er in den Jahren 1840 bis 1845 in der Marine als Kadett gedient hatte, wandte er sich der Schriftstellerei zu und betätigte sich in verschiedenen Zeitschriften. Vor „Eustace Conyers" schrieb er seinen nicht minder bekannten Seeroman „Singleton Fontenoy" 1850. Er starb 1873 in Barcelona, wo er als britischer Konsul lebte.

Zur Veranschaulichung des Hannayschen Stils verweisen wir auf die Stellen, die sich bei Chamber[39]) und Fischer[40]) abgedruckt finden. Aus ihnen geht hervor, daß Hannay das Meer gut belauscht hat und in das Wesen der Seeleute tief eingedrungen ist. Von ihnen sagt er, daß „sie ernsthafter sind als man gewöhnlich annimmt, und zwar aus demselben Grunde, der sie so lustig macht, nämlich, weil sie sich ungehinderter den natürlichen Eindrücken hingeben als andere". Daß auch der Humor nicht fehlt, beweisen folgende Wortspiele[41]): Why is Lieutenant So and So like England? Because he expects every man to do ‚his' duty." A, der die Theorie von dem größten Glück der größten Zahl erforscht, wird von B gefragt: „What ‚is' the greatest number?" und erwidert kühl: „Number one."

In diesem Zusammenhang sei noch Kapitän Basil Hall genannt, der ebenfalls aus einer schottischen Familie stammte und von 1788 bis 1844 lebte. Von ihm sagt Saintsbury[42]): „He was a better writer than either of the three (gemeint sind Glascock, Chamier, Howard), but he dealt in travels, not novels and appears here as a sort of honorary member of the class." So ist Basil Hall der Vorläufer der Reisebeschreibungen geworden.

---

[39]) Ausg. v. 1896, p. 498.
[40]) A. a. O. p. 115.
[41]) Vgl. Millar, a. a. O. p. 635.
[42]) A. a. O. p. 160.

5. Der Seeroman in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

Nachdem der jahrzehntelange Kampf Englands gegen die französische Revolution und das Napoleonische Kaisertum, der den Hintergrund in den meisten der bisher besprochenen Seeromane bildet, siegreich beendet war, traten die durch die Zeitereignisse zurückgedämmten politischen Reformbestrebungen wieder zutage. Sie bezweckten die Gleichstellung der Katholiken und eine neue Zusammensetzung des Parlaments. Trotzdem daß diese Forderungen erfüllt wurden, kam das englische Volk nicht zur Ruhe, und das vierte und fünfte Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts verliefen in fortwährenden sozialen Kämpfen. Eine Reihe von Tendenzschriftstellern erschien auf der Bildfläche, zu denen mehr oder weniger die behandelten Seeromanschreiber gehören. Zwischen ihnen und dem hervorragendsten Vertreter jener geistigen Bewegung, Charles Kingsley, steht Kingston, der sich eng an Marryat anlehnt und nur zeitlich in die zweite Hälfte des Jahrhunderts zu versetzen ist.

a) William Henry Giles Kingston (1814—1880).

Er wurde im Jahre 1814 in London geboren, verbrachte aber den größten Teil seines Lebens in Oporto und lernte wahrscheinlich bei der Überfahrt und beim Kreuzen im atlantischen Ozean die See kennen. Er starb im Jahre 1880.

Von den zahlreichen Romanen, die er geschrieben hat, wie „Peter the Whaler“ (1851), „The Three Midshipmen“ (1862), „The Three Lieutenants“ (1874) usw. haben wir für unsere Zwecke „The Three Midshipmen“ herangezogen. Dieses Werk erinnert lebhaft an Marryat, indem es ebenfalls Abenteuer und tolle Streiche von Seekadetten erzählt. Drei solche junge Leute, die schon auf der Schule gute Freunde gewesen sind, gehen zur See. Wir sehen sie mit Eifer an ihre oft nicht leichte Aufgabe treten, die im Angreifen und Wegnehmen feindlicher Fahrzeuge besteht. Dabei zeichnen sie sich durch Tapferkeit und Entschlossenheit im Vorgehen und durch Umsicht im Zurückgehen aus. Sie lernen auf diese Weise unter tüchtigen Kapitänen den Seedienst gründlich kennen und kreuzen zunächst im Mittelmeer und an der syrischen Küste, darauf an den Gestaden Nordwestafrikas

und endlich in den chinesischen Gewässern. Untermischt und belebt wird die Handlung durch zahlreiche Abenteuer, die die drei Seekadetten zu bestehen haben. Sie werden schließlich in Anerkennung ihrer Verdienste zu Leutnants befördert.

Der Roman spielt fast nur auf der See. Wir sehen auch hier das buntbewegte Leben und Treiben an Bord eines Kriegsschiffes. Das Kapern von Schiffen, worauf die Engländer sehr großen Wert legen[43]), wird hier oft beschrieben und stellt sich ungefähr so dar: Ist irgend ein Fahrzeug in Sicht gekommen, so achtet man zunächst auf die Flagge. Ist sie feindlich, dann werden sofort Boote bereit gemacht. Man wählt hierfür besondere Mannschaften aus: die „common boats' crew", die aus den weniger tüchtigen Seeleuten besteht, während sich die „service" oder „fighting boats' crew" aus den besten und zuverlässigsten Matrosen zusammensetzt. Unter dem Befehl eines Leutnants oder umsichtigen Midshipman fahren sie, mit Flinten und Geschützen wohl versehen, ab, während das Kriegsschiff zurückbleibt. Um unbemerkt an das feindliche heranzukommen, ist die Dunkelheit am geeignetsten. Zuweilen überrumpelt man beim ersten Ansturm die schlafende Mannschaft, ist sie aber wach, dann hat man viel unter den Breitseiten zu leiden, und es erfordert die äußerste Anstrengung, sich dennoch dem Feinde zu nähern. Es entspinnt sich dann der Nahkampf, in dem beide Teile beträchtliche Verluste erleiden, die Engländer jedoch meist als Sieger hervorgehen. Die Prise wird gewöhnlich einem älteren Offizier übergeben, der mit seinen Leuten den nächsten englischen Hafen aufsucht. Für jedes erbeutete Fahrzeug hat die Admiralität das „brize-money" festgesetzt, das gleichmäßig unter Offiziere und Mannschaften verteilt wird.

Kleine Naturschilderungen treffen wir bei Kingston ebenfalls an. Er führt uns in die Schrecken und Gefahren eines „gale" ein oder beschreibt kurz ein Gewitter: „Hour after hour Murray gallantly stood to the helm, the little schooner dashing through the foaming seas, for he judged it better to keep her on her course than to heave to. Terrifically the thunder rolled. Crash

---

[43]) Fl. Marryat, a. a. O. p. 26 sagt: „We are naturally a blood-thirsty nation" und fährt p. 27 fort: „He (John Bull) is too apt to estimate the danger and difficulty by the list of killed and wounded."

succeeded crash almost without cessation, while the lightening darted from the sky and played with even more fearful vividness round the little vessel than on the former night.“ (p. 116.) Hieraus erkennen wir Murrays unerschrockenes Benehmen. Gleich ihm sind seine Freunde pflichttreue und mutige Männer, die der Verfasser folgendermaßen charakterisiert: „They were capital fellows, those three old fellows of mine. Jack Rogers was a good specimen of the Englishman — genus middy —, so was Paddy Adair of Green Erin's isle, full of fun and frolic; and a more gentlemanly, right-minded lad than Alick Murray Scotland never sent forth from her rich valleys or rugged mountains.“ (p. 66.)

Tief angelegt ist das Werk nicht, denn es besteht ähnlich wie Marryats Romane aus einer Aneinanderreihung von Abenteuern. Aber bei Abenteurergeschichten, und als solche können wir die meisten Arbeiten des Verfassers bezeichnen, fragt man wenig nach der Anlage. Es kommt hauptsächlich darauf an, daß sie flott geschrieben sind, was man von Kingstons Werken mit Recht sagen kann.[44]) Deshalb wurde er auch als Jugendschriftsteller sehr beliebt.

b) Charles Kingsley (1819—1875).

Mitten in der Zeit der sozialen Kämpfe, der großen Konflikte der politischen, religiösen und sittlichen Welt steht ein Schriftsteller, der zugleich Geistlicher und Dichter war: Charles Kingsley.

Er „entrollt uns in seinem Roman ‚Westward Ho!‘ (1855) ein farbenreiches Bild von dem frischen, abenteuerlichen Seemannsleben zu der Zeit der Königin Elisabeth. Die gewaltigen nationalen Kämpfe zwischen Spanien und England um die Weltherrschaft, die heftigen religiösen Fehden zwischen Papismus und Protestantismus, die politischen Unruhen in Irland, das damals gleichsam der feste Brückenknopf der katholischen Partei war, kühne Entdeckungsfahrten und Eroberungszüge, Piratenleben und Urwaldsidyllen, Züge wildester Rachsucht und treuester Liebe, das vornehme, von Poesie verklärte Hofleben der jungfräulichen Königin und die gräßlichen Bilder der spanischen

---

[44]) Vgl. Chamber, a. a. O. p. 482: „Simple, vigorous, healthy in tone, and full of daring adventures and hair-breadth escapes.“

Inquisition, der Jesuitenherrschaft und des Sklaventums auf den Galeeren — alles greift in diesem Roman ineinander und vereinigt sich kunstvoll zu einem fesselnden geschichtlichen Gemälde.“ [45])

In ihm trägt, streng genommen, das Gepräge eines Seeromans nur das Kapitel 20. An anderen Stellen ist wohl der Einfluß der See zu spüren, tritt aber nicht so deutlich zutage. Die Seehelden aus der Zeit der Königin Elisabeth: Drake, der die Welt umsegelte (1580), Raleigh, der jener zu Ehren das von ihm entdeckte Land Virginien nannte, Hawkins, Grenvile u. a., die England zur See groß gemacht haben, werden vorgeführt. Ebenso lernen wir den Gegner, Don Guzmann, den Führer der Armada, ziemlich genau kennen. Von dem abenteuerlichen Seemannsleben des 16. Jahrhunderts entrollt uns der Dichter ein farbenreiches Bild. Wir sehen den jungen und mutigen Amyas Leigh mit seinem Bruder gen Westen fahren auf einem selbst ausgerüsteten Schiff. Wir schätzen sie sowie ihre Offiziere und Mannschaften hoch, weil sie sich von den Spaniern durch ihren Mannesmut und durch ihre Manneszucht vorteilhaft unterscheiden. Der englische Matrose jener Zeit ist ein freier Mann. Ein Freundschaftsverhältnis verbindet ihn mit seinen Vorgesetzten, die, oft selbst aus niederen Kreisen hervorgegangen, stets die ersten im Kampfe sind. Bevor man ihn beginnt, wird damaliger Sitte gemäß gebetet, und darauf werden Psalmen gesungen. Gleichsam hierdurch gestärkt ziehen die Engländer unter lauten Rufen in die Schlacht, die Kingsley folgendermaßen beschreibt: „And then began a fight most fierce and fell: the Spaniards, according to their fashion, attempting to board, the English, amidst fierce shouts of ‚God and the Queen!‘ ‚God and St. Georg for England!‘ sweeping them back by showers of arrows and musquet balls, thrusting them down with pikes, hurling grenades and stinkpots from the tops, while the swivels on both sides poured their grape, and bar and chain, and the great main-deck guns, thundering muzzle, made both ships quiver and recoil, as they smashed the round shot through and through each other.“ (p. 367.) Nach erneuten Kämpfen gegen die Spanier an der Nordküste Südamerikas stecken die Engländer ihr Schiff in

[45]) Aus E. Groth, a. a. O. p. 515.

Brand, damit es jenen nicht in die Hände fällt, und begeben sich in das Innere des Landes, um Gold zu suchen. Drei Jahre ziehen sie hier unter mannigfachen Abenteuern umher. Mit den gewünschten Schätzen gelangen sie an die Küste, wo es ihnen glückt, sich eines spanischen Schiffes zu bemächtigen. Wir sehen sie darauf nach England zurückfahren und hier zur rechten Zeit ankommen, um an dem Kampfe gegen die Flotte der verhaßten Spanier teilzunehmen.

Gehen wir zu einer ästhetischen Würdigung von „Westward Ho!“ über, um dem Verfasser seinen Platz in der Reihe der Seeromanschriftsteller zuzuweisen. Wir werden behaupten dürfen, daß „Westward Ho!“ mehr ein historischer als ein Seeroman ist. Dem Autor ist es nicht gelungen, die See so wie Smollet und Marryat in den Mittelpunkt der Darstellung zu rücken.[46]) Eine Seegestalt in deren Sinne finden wir nur in dem mutigen und tollkühnen Amyas Leigh, der mit Drake die Welt umsegelt hat und bestrebt ist, den englischen Namen zur See in jeder Weise zu Geltung und Ehren zu bringen, namentlich den Spaniern gegenüber, die ihm als der Inbegriff alles Hassenswerten erscheinen. Einige Bilder vom Leben und Treiben an Bord bekommen wir, aber wenn wir die Schilderung des ruhmwürdigen Sieges der Engländer über die Armada vergleichen mit derjenigen, die uns Chamier in „Ben Brace“ von der Schlacht bei Trafalgar gibt, so müssen wir letzterer den Vorzug lassen. Es erklärt sich dies natürlich auch daraus, daß Chamier Augenzeuge von Seeschlachten gewesen war, während Kingsley, wie er selbst sagt[47]), sich auf andere verlassen mußte. Er ist im Vergleich zu Smollet und Marryat der Historiker, der zwar nicht in der Marine gedient, aber dennoch, indem er uns mit Hilfe seiner Phantasie in vergangene

---

[46]) Hannay (a. a. O. p. 121) zieht einen interessanten Vergleich zwischen Kingsley und Reade einerseits sowie Marryat anderseits und sagt: „He (Marryat) might have realized the actual sea-life of the time — the ships, the seamen, and the seamanship of the past. It was a work, in which only a sailor could have succeeded. The pictural imagination of Kingsley and the conscientious workmanship of Charles Reade alike fail to give reality to their sea-scenes.“

[47]) Vgl. W. H. p. 551: „Rather using, where I can, the words of contemporary authors than my own.“

Zeiten zurückversetzt, lebenswahre Seebilder geschaffen hat, wenn sie auch nur Bruchstücke in dem großen historischen Gemälde sind.

Wenn Kingsley in „Westward Ho!" durch die Schilderung des Ringens der Engländer mit den Spaniern um die Weltherrschaft seine Landsleute zu tüchtigen Männern machen wollte, wie er es ja überhaupt liebt, aus den gesellschaftlichen Verhältnissen der Vergangenheit Parallelen zur sozialen Lage der Gegenwart zu ziehen, so zeigt er sich in „At Last" (1870) von jeder Tendenz frei. Das Werk ist die Beschreibung einer Reise nach Westindien, dem Geburtslande seiner Mutter, das zu sehen sein sehnsüchtigster Wunsch von Kindheit an gewesen war. Die Schilderungen der westindischen Tropenwelt verraten des Verfassers tiefe Empfindung für Naturschönheiten und können denen Michael Scotts ebenbürtig zur Seite, wenn nicht über sie gestellt werden.

c) Walter Besant (1836—1901). Besant-James Rice (1843—1882). Charles Reade (1814—1884).

Im Anschluß hieran wollen wir Walter Besants Roman „The World Went Very Well Then" (1887) einer kurzen Besprechung unterziehen und prüfen, inwieweit er zu unserem Gebiet zu rechnen ist.

Wir wissen, daß Kingsley längere Zeit an der Meeresküste sich aufhielt, wo er einen genügenden Einblick in das Seeleben gewann. W. Besant (1836—1901) hat es in seiner Jugend, da er in Portsmouth geboren war, und während seiner Fahrt nach der Insel Mauritius sowie bei seinen Reisen nach Palästina als Sekretär des „Palestine Exploration Fund" kennen gelernt, eine Stellung, die er bis zu seinem ersten Erfolg als Schriftsteller inne hatte.

In seinem Roman versetzt er uns in das 18. Jahrhundert nach dem Küstenstädtchen Deptford. Wir sehen hier unter der Bürgerschaft den armen Waisenknaben, Jack Easterbrook, in kindlicher Neigung zu Bess, der Tochter des Schreibers Westmoreland, aufwachsen. Er muß zur See gehen, und als er in Lumpen gehüllt heimkehrt, erkennt ihn niemand als sie. Groß ist die Freude bei den Deptfordern, als sie ihren Liebling

wiederhaben, sie steigert sich noch, nachdem er, vom Seekadetten zum Leutnant aufgerückt, schließlich als Kapitän siegreich aus dem Kriege mit Frankreich in die Stadt einzieht. Von seiner früheren Geliebten will er nun nichts mehr wissen. Dies bezeichnet zugleich einen Wendepunkt in seinem Leben, und wir merken, wie jetzt das Unglück auf sein Haupt hereinbricht. Mit Schimpf und Schande kommt er in seine Heimat zurück, wo man das Unerhörte, daß er sein Schiff den Feinden feig überliefert habe, indem er die Flagge strich, gar nicht glauben will. Seine Schuld liegt aber klar zutage, und da der Umstand, daß er entschieden das meiste zur Wiedererlangung des Fahrzeugs getan hat, nicht als mildernd angesehen wird, verurteilt ihn das Kriegsgericht zum Tode. So waren also Bess' Worte, daß er dort gestraft werden sollte, wo es ihn am empfindlichsten treffen würde, in Erfüllung gegangen. Schon ist alles zur Hinrichtung bereit, als in der Nacht vorher Bess den Heißgeliebten, den sie selbst in ihrem Schmerz und Haß nicht hat vergessen können, aus dem Gefängnis befreit und mit ihm auf einem holländischen Schiff aus England flieht.

Wir dürfen das Werk wohl kaum zu den echten Seeromanen zählen, denn wir befinden uns nur selten mit dem Helden auf See. In den meisten Fällen erfahren wir alles Wissenswerte über ihn durch kurze Berichte aus dem Munde der Einwohner von Deptford. Interessant ist die Schilderung des Kriegsgerichts an Bord der „Kalypso", und lebhaft an Marryat werden wir erinnert, wenn wir den jungen Kadetten auf sein Schiff begleiten, wo es heißt: „As regards a boy's first days at sea, they are reported by all to be the most miserable in his whole life. For the quarters of the youngsters, volunteers and midshipmen, on a ship of the line, are beneath the lower gun-deck on what they call the cock-pit or the orlop. This is a dark and gloomy place, below the level of the water; no daylight can ever come to it, and there can be little access of pure air. Here the purser has his stores, the surgon keeps his drugs, the bo'sn and carpenter their ropes and spar gear, so that the place smells continually of tallow, beef, pork tar and bilge-water. It swarms with rats and cock-roaches; in time of battle the wounded are brought here, near the after hatchway, as to the safest part of the vessel. Here the youngsters hang their

hammocks and stow their chests. As for their mess, it is with the surgeon's mate, the purser's mate, and the captain's clerk. To boys brought up delicately, the food is coarse, new-comers have to run the gauntlet of rough jokes, and the horse-play which among these lads passes for wit: it is that kind of wit to which the only answer is by force of fist. The young sea-lions' play is always like a fight, and generally ends in one. Therefore, if a boy on board ship love not fighting, he had better tie a kedge-anchor round his neck and drop overboard." (p. 39.)

Wir haben hier etwas länger verweilt, um die Stelle zu markieren, wo wir einen Begriff vom Seeleben jener Zeit erhalten. Anfangs glauben wir in dem mutigen und erprobten Easterbrook einen Helden aus Chamiers Seeromanen zu erblicken, aber wir werden enttäuscht, als er sein Schiff den Feinden übergibt. Dem Verfasser ist es nicht gelungen, uns die Gründe hierfür klar darzulegen. Er läßt auf Easterbrook Bess' Worte wie ein Orakel wirken, dessen Ausspruch er sich unbedingt fügen muß. So liegt also seine Schuld in der Untreue gegen seine Geliebte, und es scheint, als ob Besant in seinem Roman beabsichtigt habe, die Unbeständigkeit des Seemanns in der Liebe sowie seine impulsive Natur zu beschreiben, zugleich aber als Gegenstück die Treue des Weibes zu verherrlichen. Nur so können wir es verstehen, wenn er behauptet, daß die Welt damals gut war.

Besant-Rices Roman „'Twas in Trafalgar's Bay" spielt am Anfang des 19. Jahrhunderts, wo England seine schwersten, aber auch glorreichsten Tage sah, wie die Heldin des Romans, Pleasance Noel, sagt: „Well there was hardly a woman in England at that time who was not placed like myself; hardly one who had not son, brother, husband, or lover, fighting somewhere his Majesty's battles, afloat or ashore." (p. 65.) Sie hat dazu ein gutes Recht, denn ihr Adoptivvater Dan Gulliver, dessen beide Söhne und ihr Geliebter Mr. Campion, ein großer Musikfreund und zukünftige Erbe eines der reichsten Handelshäuser von London, sind als Strafe dafür, daß sie geschmuggelt haben, auf See. Dan Gulliver führte schon seit Jahren mit seinen Söhnen und seinem Neffen Josuah heimlich auf der „Dancing Polly" Branntwein von der französischen Küste nach

der englischen ein, war aber infolge Verrats ertappt worden. Pleasance Noel, ein Mädchen von tiefem Gemüt, aber unerfahren in der Welt, kommt nach London zu ihrer zukünftigen Schwiegermutter, der blinden Lady Campion. Hier gefällt es ihr aber nicht, und sie sehnt sich nach dem ungebundenen Leben an der felsigen Küste und der schäumenden See zurück, die sie von Kindheit auf jeden Tag gesehen und liebgewonnen hatte. Wir sehen, wie Pleasance unterrichtet und erzogen wird, und teilen ihren großen Schmerz, als man ihr die Kunde bringt, daß ihr Geliebter nach der Schlacht bei Trafalgar über Bord gefallen sei. Schließlich stellt es sich jedoch heraus, daß er aufgefangen worden ist und nach England zurückkehrt, wo er seine Geliebte wiederfindet und sich mit seiner Mutter versöhnt.

Wir bekommen hier noch weniger Bilder aus dem Seeleben als in „The World Went Very Well Then", wir *sind* nie auf See, geschweige auf einem Kriegsschiff, wir *hören* nur davon. Die kurze Schilderung der Zustände an Bord der Kriegsschiffe, die die Verfasser der Pleasance in den Mund legen: „Three years on board a man-o'-war; three years among the rough seadogs who manned our ships; three years in a hard and severe service; where they flogged the men for next to nothing; where the pursers cheated and starved the crew; where the food was the coarsest; where the rivalry after every action was who could show the biggest „butcher's bill"; where there was but one saving clause — that the men fought to win" (p. 64) zeigt, welche Auffassung damals weite Kreise von der englischen Marine hatten und beweist, daß sie auf keinem höheren Niveau als zu Smollets Zeit stand.

Der Roman besitzt eine gut entwickelte Handlung und gefällt durch die Kürze und Klarheit des Ausdrucks. Leider können wir ihn nicht zu den Seeromanen rechnen, sondern werden ihn als eine vortrefflich geschriebene Liebesgeschichte zwischen einem einfachen Landmädchen und einem vornehmen Stadtherrn bezeichnen.

In kurzem sei noch Charles Reade (1814—1884) erwähnt, der, wenn er auch kein wirklicher Seeromanschriftsteller ist[48]), doch in „Hard Cash" (1865) einige sehr stimmungsvolle Bilder

[48]) Vgl. Percy, a. a. O. p. 59 flg. —

aus dem Seeleben gegeben hat, die wohl einen Vergleich mit denen Marryats aushalten können.[49]) Wir sehen den Kapitän Dodd an Bord seines Schiffes „Agra" in ein Gefecht mit einem chinesischen Seeräuberschiff verwickelt. Schon hat er es siegreich bekämpft, da erscheint wider Erwarten noch ein feindlicher Schoner. Dodd gerät in eine äußerst prekäre Lage, zumal da sein Pulvervorrat sehr knapp ist. Aber er bleibt mutig und hält aus. Inzwischen ist er ganz in die Nähe des feindlichen Schoners gekommen. Da ertönt der Befehl: „Steuerbord!" und der riesenhafte Bug der „Agra" stürzt auf das entrinnende Piratenschiff. Noch ein Krach! und der Schegg des englischen Schiffes schlägt in des feindlichen Breitseite. Furchtbar ist die Verwirrung, die hier angerichtet wird. Die Mannschaft stöhnt und wimmert oder wirft sich in die See. Die Masten fallen wie Fischangeln, die auf das Wasser schlagen, herunter. Eine Sturzsee — ein gähnender Abgrund, der sofort von den nachfolgenden Wellen gefüllt wird — ein lang andauerndes schrilles Geräusch — und das Schiff ist in zwei Teile gespalten.

In unserem Gesamturteil werden wir sagen dürfen, daß die wenigen Szenen, die auf See spielen, nur dazu dienen, um den alten Kapitän Dodd in dem Roman, der die Geheimnisse der englischen Privatirrenanstalten enthüllt, besser zu charakterisieren. Man könnte sie mit den Abenteuern in den wirklichen Seeromanen vergleichen, die weiter auszubilden Stevenson beschieden war.

d) William Clark Russel (geb. 1844).

Es ist eine Eigenart Englands, daß es seit den siebziger Jahren von den großen politischen Bewegungen und Umwälzungen des Kontinents kaum berührt worden ist, sich aber dafür im Inneren um so mehr entwickelt hat, was sich in dem Aufschwung von Technik, Industrie und Handel zeigt. Wir be-

---

[49]) Hannay (a. a. O. p. 121) können wir nicht zustimmen, der meint, daß es Reades Szenen an „reality" fehle. Vergl. auch das Urteil von Mrs. Oliphant (a. a. O. p. 307): „The simple and noble sailor Dodd is one of the finest pictures in contemporary fiction, and we know no single scene more exciting than the night at sea, in which a little pleasure boat is driven from the English to the French coast, and the hapless passengers are saved by the presence of this sea-captain."

merken dies auch an den Dichtungen der Zeit, wo der Drang, das Leben in seiner Unmittelbarkeit und in seinen verschiedenen Erscheinungen treu abzumalen, immer stärker hervortritt. Einen Vertreter dieser Richtung erblicken wir in W. Clark Russel, der unter dem Einfluß des Thackerayschen Realismus steht und in seinen Seeromanen das Leben und Treiben an Bord von Handelsschiffen schildert.

Er wurde 1844 in New York geboren. 1857 trat er in die britische Handelsmarine ein und diente in ihr sieben Jahre. Hierauf verfaßte er Artikel für Zeitungen und widmete sich schließlich ganz der Schriftstellerei. Mit dem Jahre 1874 setzt die Veröffentlichung seiner Seeromane ein, deren Zahl sehr groß ist. Wir nennen unter anderen „The Lady Maud", „The Frozen Pirate", „Alone on a Wide Wide Sea", „John Holdsworth, Chief Mate" und „A Strange Voyage". Der jüngste Roman „The Yarn of Old Harbour Town" ist 1905 erschienen. Für unsere Zwecke haben wir „A Sea Queen", A Sailor's Sweetheart", „The Death Ship", „The Wreck of the Grosvenor" sowie „An Ocean Free-Lance" ausgewählt.

Jessie, die Tochter des Schiffsmeisters Snowdon aus Newkastle, sehen wir in „A Sea Queen" in großer Liebe zur See aufwachsen, schon deshalb, weil sie unter Matrosen zur Welt gekommen ist. Sie in ihrer Eigenart kennen zu lernen, ist ihr sehnlichster Wunsch, der ihr nach ihrer Verheiratung mit Mr. Fowler, einem tüchtigen Seemann, in Erfüllung geht. An einem kalten Februarmorgen reisen die beiden Gatten ab. Während er als Leiter des Handelsschiffes sehr beschäftigt ist, bildet für sie die See den Hauptreiz, die sie bei jeder Veränderung mit Freuden begrüßt. Auf die Mannschaft ist jedoch kein Verlaß. Schon lange ist sie im stillen unzufrieden gewesen, als eines Tages die Meuterei offen zum Ausbruch kommt und die „Aurora" in Brand gesetzt wird. Mit Mühe retten sich Mr. Fowler und Jessie aus dem Schiff, wo sie fast erstickt wären. Zwei Tage lang treiben sie in einem offenen Boote auf dem weiten Ozean, bis sie eine Brigg erblicken, die zu ihrem größten Erstaunen nur von einem Knaben bemannt ist. Kaum sind sie in Sicherheit, da finden wir sie schon von einem neuen Unglück heimgesucht. Mr. Fowler hat ein Bein gebrochen, und nun lenkt Jessie mit einer bewunderungswürdigen Ausdauer und Ge-

schicklichkeit das Schiff, wobei sie nicht versäumt, ihren kranken Gemahl sorgsam zu pflegen. So verdient sie mit Recht den Namen „Seekönigin". Schließlich trifft man die Mannschaft der untergegangenen „Aurora" wieder, die ihr Unrecht eingesehen hat und nun willig ihrem alten Master gehorcht. Mit der glücklichen Heimkehr nach England, wo ein freudiges Wiedersehen gefeiert wird, schließt der Roman.

Der andere, „A Sailor's Sweetheart", ist ein Bericht des Wrackes des Segelschiffes „Waldershare". Wir begleiten Mr. Lee, den zweiten Maat der „Waldershare", auf seiner Fahrt nach Callao. An Bord ist auch sein Liebchen Nelly gekommen, die es sich nicht hat nehmen lassen, die Beschwerden und Gefahren der Reise mit ihrem zukünftigen Gemahl zu teilen. Man verläßt England und treibt schon lange Zeit auf dem atlantischen Ozean, da bemerkt man eines Tages eine mit Wasser angefüllte Brigg. Mr. Lee geht an Bord, wird aber allein auf ihr zurückgelassen, da das Boot, das ihn gebracht hat, durch die Strömung fortgerissen worden ist. Wir erfahren, daß kurz darauf die „Waldershare" untergegangen ist und nur wenige mit dem Leben davon gekommen sind. Unter denen, die sich haben retten können, befindet sich auch Nelly, die mit drei Männern das gefährdete Fahrzeug ihres Geliebten erreicht. Wir sehen die fünf nach vielen Mühen endlich auf einem Eiland landen, wo die Brigg so gut es geht wieder instand gesetzt wird und schließlich die beiden Liebenden nach ihrem Bestimmungsort bringt, in dem sie getraut werden.

„The Death Ship" behandelt die alte Sage vom fliegenden Holländer, die schon Marryat im „Phantom Ship" zum Gegenstand seiner Erzählung gemacht hatte.[50]) Wir sehen Mr. Fenton mit dem „Saracen" nach Indien im Jahre 1796 segeln und empfinden eine dunkle Vorahnung von dem Unglück, das das Schiff bedroht, je mehr es sich dem Kap der Guten Hoffnung nähert. Wir verstehen daher die Verwirrung und Bestürzung, die die ganze Mannschaft erfaßt, als sie in tiefschwarzer Nacht das Schiff des fliegenden Holländers trifft. Mr. Fenton ist über Bord gefallen, wird aber von einigen Matrosen des Totenschiffes gerettet, das er auf diese Weise betritt. Hier begegnet ihm

[50]) Vgl. Wülker, a. a. O. p. 562.

zunächst Kapitän Vanderdecken, der seit dem Jahre 1653 auf dem Meer umherirrt. In seiner Begleitung befindet sich zu unserer größten Verwunderung ein liebliches Mädchen, Imogene, die bei einem Schiffsbruch gerettet wurde und so die Gesellschafterin des fliegenden Holländers geworden ist. In kurzer Zeit entsteht bei den beiden Engländern eine gegenseitige Neigung, die um so größer wird, da sie inmitten der Eintönigkeit auf dem Schiffe, das ziellos auf den Wellen dahintreibt, keinen Menschen haben, der ihr Gefühl teilen kann. Da hören sie, daß es demnächst landen wird, und sofort ist bei ihnen der Plan zur Flucht gereift. Schon ist alles dazu bereit, als der Kapitän es merkt und beim Schießen auf die Fliehenden seine Tochter Imogene, wie er sie zu nennen pflegte, trifft. Zum größten Kummer Fentons stirbt sie, da kein Arzt in der Nähe ist, in demselben Boote, das sie hatte ans Land bringen sollen.

„The Wreck of the Grosvenor" schildert im Anfang die Meuterei der Mannschaft wegen stinkender und verfaulter Lebensmittel, die dazu führt, daß der grausame Kapitän und der gefühllose erste Maat getötet werden. Wir sehen hierauf Mr. Royle, den zweiten Maat, der für die berechtigten Forderungen der Matrosen eingetreten war, das Schiff befehlen, während der listige Schiffszimmermann und der wackere Bootsmann als Maats fungieren. An Bord befinden sich noch Mr. Robertson und seine Tochter Mary, die Mr. Royle gegen das Geheiß des unmenschlichen Kapitäns von einem untergehenden Schiff gerettet hatte. Eine Zeitlang geht die Reise ohne Zwischenfall glücklich vonstatten, da bricht unweit der Bermudasinseln eine neue Meuterei aus. Ihr Anführer ist der rohe Zimmermann, der mit den dreizehn Mann der Besatzung nach der amerikanischen Küste fahren, das Schiff vorher anbohren und Mr. Royle, den Bootsmann sowie die Fremden darauf zurücklassen will. Dieser teuflische Plan mißlingt dank der Wachsamkeit des getreuen Bootsmannes. Die Meuterei wird niedergeschlagen. Mit Hilfe des zu seiner Pflicht zurückgekehrten Cornish gelingt es unter großen Mühen, den „Grosvenor" nach einem furchtbaren Sturm noch schwimmend zu erhalten, aber auf die Dauer sind die drei den übermenschlichen Anstrengungen nicht gewachsen, selbst wenn ein so mutiges Mädchen wie Mary Robertson das

Steuer führt. Die Lage wird immer ernster: das Schiff füllt sich stündlich mit Wasser, der Tod von Marys Vater und des wackeren Cornish wirken verzweifelnd auf die Überlebenden ein. Jetzt, im Anblick des nahen Todes gesteht endlich Mr. Royle dem braven Mädchen seine Liebe, die sie von ganzem Herzen erwidert. Auf einem Boote verlassen sie das Wrack und werden von einem Ozeandampfer aufgenommen, der sie glücklich nach England bringt.

In „An Ocean Free-Lance" wird uns das Kreuzen des britischen privately-armed vessel „Tigress" vorgeführt. Wir werden in das Jahr 1812 versetzt, in jene große Zeit des Krieges von England gegen Frankreich und Nordamerika, wo nicht nur Kriegsschiffe, sondern auch aus privaten Mitteln ausgerüstete Fahrzeuge gegen den gemeinsamen Feind stritten. Die Offiziere der „Tigress" sind tüchtige und erfahrene Seeleute, ihre Mannschaft setzt sich aus gewandten und willigen Matrosen zusammen. Wir begleiten Kapitän Shelvoke auf seinen Fahrten im Kanal und an der französischen Küste, wo er feindliche Schiffe teils zum Sinken bringt, teils seinem ersten Maat, Mr. Madison, übergibt, und mit ihm in den nächsten englischen Hafen fährt. Diese Jagd nach fremden Fahrzeugen, die einer Lotterie gleicht, da ihr Erfolg meist ungewiß ist, setzt sich bei der Fahrt nach Westindien fort. Wir sehen die „Tigress" in einen Kampf mit einem von amerikanischen Seeräubern besetzten englischen Schiff verwickelt, das nach hartem Ringen und unter beträchtlichen Verlusten genommen wird. Der Befehl über die Prise „Namur" wird Mr. Madison übertragen, der zu seinem größten Erstaunen an Bord Miß Palmer findet, die er in England bei einem großen Ball kennen gelernt und in die er sich schon damals verliebt hatte. Auf der „Namur" bricht infolge von Unvorsichtigkeit auf dem Vorderkastell Feuer aus, so daß sie schließlich in die Luft geht. Die Passagiere können sich rechtzeitig noch retten. Madison springt über Bord, um zu seinem Liebchen, das allein in einem Boote fortgetrieben war, zu gelangen. Hier sinkt er besinnungslos zusammen. Jetzt wacht Miß Palmer über den Kranken und Geliebten und wird am folgenden Morgen von einem englischen Kriegsschiff an Bord genommen, wo sie ihren Vater wiederfindet und mit ihm sowie ihrem Bräutigam Mr. Madison in die Heimat fährt.

Wir finden das Seeleben wohl nirgends so im Mittelpunkt der Erzählung stehen wie in den Seeromanen Russels. Wir hören den Kanonendonner, wenn es zwischen mehreren Schiffen zum Kampf kommt und stehen mitten in den Wolken von Pulverdampf, der oft dicker als Nebel ist. Welch fürchterlicher Anblick bietet sich unseren Augen, wenn die Waffen ruhn und das feindliche Schiff, mit Toten und Verwundeten bedeckt, welche entsetzlich stöhnen, allmählich in den Wellen verschwindet! Mit Trauer erfüllt es uns, wenn wir dem Begräbnis eines lieben Kameraden beiwohnen, das folgendermaßen beschrieben wird: „I began to read the Office, the flag was hoisted half-mast high at the peak, the end of the grating was placed upon the bulwark, and one of the bearers stood by to snatch off the ensign. The signal was given, the grating tilted, and the hammock sped from the side and clove the green water: at the same moment a gun was fired, the flag lowered, the white powder-smoke blew across the deck and fled in a compact gleaming cloud across the sea; the boatswain tuned his pipe, the crowd of seamen broke up, and in a few moments the decks resumed their usual aspect.“ (An Ocean Free-Lance, p. 325.)

Vor allem aber malt Russel gern die See in ihrer Erhabenheit und Größe und dazu den Menschen in seiner Ohnmacht ab. Mannigfache Schattierungen kommen dabei vor, die der Verfasser mit derselben peinlichen Genauigkeit, die wir bei der Beschreibung der Schiffs- und Segelmanöver finden, vorführt. Jede Veränderung in der Natur weiß er in irgend ein Verhältnis zur See zu bringen und poetisch zu gestalten. Wir sehen bei einem Wirbelsturm die Einwohner des Ortes am Strande versammelt, die angstvollen Blicke nach dem Schifflein auf den tobenden Fluten gerichtet. Wir lernen die Schönheiten der See bei einer leichten Brise und bei Sonnenschein oder ihre Schrecken bei einem „gale with a jagged horizon of black waves“ kennen. Dann ist es nicht ratsam, auf Deck zu sein. Wir können die Gewalt des Sturmes nicht ertragen, der uns den Atem nimmt, ins Gesicht sticht, als ob die Luft mit Nadeln gefüllt wäre, in die Ohren brüllt und uns willenlos vor sich hertreibt. Wir müssen froh sein, wenn wir uns mühsam auf dem Boden hinschleppen können, um sicher in die Kajüte zu gelangen.

Nicht angenehm empfinden wir es, bei dichtem Nebel auf See zu sein, wunderbar wirkt aber der Sonnenuntergang, der Abendhimmel im Sommer oder Winter auf uns ein. Die Nacht ist hereingebrochen, und wir sehen die See ihre dunkle, regungslose Oberfläche bis in ungeahnte Entfernungen ausbreiten. Vom fernen Ufer hören wir das Gemurmel der Sommerbrandung gegen den Kies. Sonst herrscht tiefe Stille im Wasser, so daß man glauben könnte, die Lebensgeister seien von der Erde verschwunden. Nur die Sterne blinken am Himmelszelt und schauen einem Traum gleich auf ein unwahrscheinliches und täuschendes Bild herab. Endlich geht der Mond auf. Die Sterne verblassen am südlichen Himmel, und ein weißer Nebel erscheint über dem Horizont. Plötzlich taucht seine obere Spitze, rot wie Feuer, aus dem Wasser auf, und der volle Kreis, groß und glühend wie die untergehende Sonne, steigt allmählich empor. Der Nebel verschwindet nach und nach, und zugleich ändert sich die Farbe. Das Rot läutert sich zum Perlsilber. Des Mondes Scheibe wird kleiner, bald steht sie hoch über dem Horizont und scheint hell mit ihren silbernen Strahlen auf die dunkle See herab. Meisterhaft wird das allmähliche Herankommen eines „hurricane“ geschildert. Dumpfe Schwüle kündet ihn an, und schwarze Wolken verdunkeln das Tageslicht so, daß man sich im Grabe glaubt. Der Sturm selbst macht sich sichtbar durch eine entsetzliche Erscheinung in derjenigen Himmelsecke, aus der er hervorstürzt. Da heißt es: „First, the overpowering blackness over us and, in the south-east, a very sea of liquid pitch over-head, in which the spars vanished at the height of a few feet from the deck, a breathless, calm on one side — so breathless that the very swing of the pendulum-like swell seemed to have come to an end, as if the onward-rushing storm had paralyzed the life of the deep for leagues before it; and then in the north-west, the pale sheet lightning, that seemed to open and shut, like the winking of an eye, the wild and dreadful light that swept outwards from the base of the cloud-opening, and the white water glimmering like wool in the blackness, and advancing towards us with frightful rapidity; and above all, the roar of the approaching tempest that boomed through the stillness, with the fast-growing thunder of artillery bearing down upon us with the speed of an express-

train.“ (A Sea Queen II, p. 30.) Darauf bricht unter furchtbarem Getöse das Unwetter über das Schiff herein, das wohl erheblich beschädigt, aber durch die Umsicht und Erfahrung des Kapitäns vor dem Untergange gerettet wird. Von anderen ebenfalls trefflich gelungenen Seegemälden heben wir die Beschreibung des brennenden Schiffs in finsterer Nacht hervor. Wir sehen die lodernden Flammen an Bord und das Meer, das weithin wie brennender Schwefel erglänzt. Wir hören das Krachen der fallenden Rundhölzer und ihr Zischen, als sie ins Wasser fallen. Dumpf dröhnen die schweren Geschütze, die sich durch die Hitze entladen haben. Beständig vernehmen wir das gedämpfte Tönen der schmelzenden Ketten, Riegel, Haken und Schlösser. Ein Aufruhr scheint zu herrschen, daß man glauben könnte, das Schiff liege im Todeskampf. Da — ein Krach — es geht in die Luft und ist in der dunklen Nacht verschwunden.

Aber auch der Einwirkung der See auf den Menschen, den Stimmungen und Gefühlen, die sie in ihm hervorruft, weiß Russel beredten Ausdruck zu verleihen und detailliert die Einsamkeit mit ihren Schrecken wie folgt: „Oh, if there be one kind of solitude more terrible than all others, it is that which is felt by the shipwrecked occupants of a little boat, many leagues away out upon the surface of the great sea, and shrouded in the darkness of a quiet night, through which the wind floats moaning as though there went with it a long, invisible procession of complaining spirits. It was impossible to look at the liquid, pitch-like surface along-side without a recoil, for there was something in the blackness, here and there bearing upon it the gleam of a star-flake which widened the brow of the light swell that forced rather than courted the imagination into its depths: and, as they say that the fancy is sometimes never more active than in the brains of a dying man, so I, who, though not dying, yet may truly be said to have been hanging on the very brink of an ocean grave, found my fancies cruelly active too; my imagination pierced to the very bottom of the ebony profound, and I well remember, figuring the aspect of my husband and myself lying upon the rocks of a valley, the black shadows of the blue atmosphere itself, the green ocean silent as the tomb.“ (A Sea Queen II, p. 110.)

Einsam fühlen wir uns auch auf dem Mastkorb, wo der Mensch ein größeres Gefühl der Isolierung hat als auf dem höchsten Gipfel an Land, selbst wenn die See ruhig ist, die Segel lose anziehen, ein sanfter Wind weht, und der blaue Himmel lächelnd auf die Tiefe herabsieht. Am erhabensten aber wird dasselbe, wenn der Sturm wütet, wenn der Himmel voll rußbrauner Wolken ist, wenn die zerrissene See meilenweit einer riesigen Oberfläche weißer Wolle gleicht, und die schäumenden Wellen über das Schiff schlagen, so daß es unter ihrem Anprall schwankt und bebt und die Masten wie die Hände eines alten Mannes erzittern.

Noch besser finden wir die Einsamkeit auf See im ersten Kapitel von „A Sailor's Sweetheart II“ veranschaulicht, und unbewußt fühlen wir uns zu einem höheren Wesen hingezogen, wenn wir allein auf dem ungeheuer weiten Ozean sind in einer sternenhellen Nacht, wo sich kein Lüftchen regt. Keine Wolke verdunkelt die Schönheit des Himmels, und nichts unterbricht den Blick in die weitesten Reiche der nebelhaften Ferne. Das alles gibt eine Ahnung von der Größe der Ewigkeit und von dem unaussprechlichen Sein und Wirken Gottes.

Daher merken wir auch, daß alle Charaktere Russels von einem tief religiösen Gefühl durchdrungen sind, ausgenommen der fliegende Holländer mit seinem verschlossenen, mürrischen und unmäßig stolzen Benehmen. Er ist eine widerspruchsvolle Natur, die bisweilen lebhaft schwatzt und dann in Verzückung gerät. In Mr. Fowler hat der Dichter einen erprobten Seemann und einen lieben Gatten gezeichnet, in Mr. Lee einen Charakter, der alles vorher verkündet und darüber das klare und zielbewußte Handeln aus dem Auge verliert. Zwei prächtige Seegestalten sind der heldenmütige Mr. Royle, sowie der brave und ehrliche, kühne und erfahrene Bootsmann. Erprobte und tapfere Seeleute treten uns in Kapitän Shelvoke und Mr. Madison entgegen. Weit besser sind Russel meist die weiblichen Personen gelungen, die er alle unserem Herzen näher zu bringen weiß. Dabei zeigt er feine Nuancen in der Darstellung. Während nämlich Imogene das ihrem Geliebten mit Leib und Seele ergebene und gegen jedermann freundliche Mädchen ist, begegnen wir in Jessie, Mary und Nelly mutigen Frauen, die vor keiner Pflicht zurückschrecken,

die dem allgemeinen Wohl dienen kann. Kurz, sie besitzen das Herz eines Weibes, aber den Geist eines Mannes.

Wir sehen hier die Vorzüge der Russelschen Charakteristik: psychologische Vertiefung und wirksame Kleinmalerei. Er hat eine hohe Feinfühligkeit für die Wandlungen der Menschenseele wie der Natur und weiß jeden Eindruck, den sie in ihm hervorruft, stimmungsvoll zu schildern. Bei der Häufung der Bilder stellen sich eigentümliche Betrachtungen (reflections) ein, die mitunter tief empfunden sind und wohl auch eine Moral erkennen lassen. Trotzdem ist der Gang der Handlung straffer als bei Marryat, obwohl die beliebten Abenteuer keineswegs fehlen. Mit Recht weist er selbst darauf hin[51]), daß viele bei den Landbewohnern unter ihrem Namen gehen, die es gar nicht sind. Sie hätten, meint er, wohl etwas Unnatürliches und Unwahrscheinliches, würden jedoch von jedem Seemann mit ernster Glaubwürdigkeit gelesen.

Die große Umständlichkeit und Ausführlichkeit, mit welcher selbst die kleinsten und an sich unbedeutendsten Handlungen und Vorfälle erzählt werden, haben eine ermüdende Breite zur Folge, die sich in langen Perioden und einem schleppenden Stil zeigt. Eine weitere Eigentümlichkeit Russels beruht darin, daß er seinen Romanen eine Beimischung vom Schauerlichen gibt. Er trägt dadurch dem Sensationsroman, der es durchgehends mit einem unenthüllten, im Hintergrunde aller Begebenheiten liegenden Geheimnis zu tun hat, in gewissem Sinne Rechnung. In ausgeprägtestem Maße finden wir dies im „Death Ship". Schon der Name deutet darauf hin. Totenschiff heißt es nicht nur, weil es jedem Fahrzeug, das mit ihm in Berührung kommt, den Untergang bereitet, sondern weil auch das ganze Milieu den Charakter des vom Himmel Verfluchten und dem Tode Geweihten hat, was z. B. folgende Schilderung beweist: „I cannot believe that any fantastic vision was ever wilder, stranger, more impressive than the picture offered by the Death Ship when her men went to work to snug her down. Their mechanically moving shapes hauling upon the ropes, running like shadows along the decks, vanishing in the sullen, swarming thickness as they mounted the shrouds, every man as silent as a spectre,

[51]) Vgl. A Sailor's Sweetheart II, p. 77.

the fitful trembling out of the whole vessel to the white and green and violet glimmer of the yet distant lightning, the dark sea dimly glancing into a kind of light, wan and indeterminable, as the sheen of stars in polished steel, under the play of those western glitterings: the blackness overhead now settled down to the eastern seabord over the horizon of which there yet hovered a streak of dusty green — it was a spectacle to need the hand of Dante or Milton." (Death Ship, p. 409.)

Russel schildert, wie wir gesehen haben, die See in ihren mannigfachsten Gestaltungen sowie ihren Einfluß auf den Menschen und betont dabei vor allem ihre Einsamkeit. Zu diesem Zwecke wählt er als Schauplatz seiner Darstellung Handelsschiffe mit ihrem gleichmäßigen und oft eintönigen Leben, aber nicht wie Marryat Kriegsschiffe, auf denen bunte Abwechselung herrscht. Er will aber auch nicht Männer, sondern Frauen zum Gegenstand seiner Erzählung machen, was er selbst am Schlusse sagt: „We have been praising sailors so long, that some may think it is about time that we give their wives a turn. At all events, I believe, this Newcastle lady is the first sailor's wife whose nautical experiences have been put into a book and made public in that way." (A Sea Queen II, p. 295.) Daß Russel auch soziale Probleme zu lösen und eine Verbesserung der Lage der Matrosen zu erstreben bemüht ist, sagt er am Ende von „The Wreck of the Grosvenor": „Sailors have not many champions, because I think their troubles and wrongs are not understood. You must live and suffer their lives to know their lives. Go aloft with them, man the pumps with them, eat their biscuit and their pork, and drink their water with them; lodge with crimps along with them; be of their nature and experience their shore-going temptations, the harpies in trousers, and petticoats who prey upon them, who drug them and strip them." Er preist sie als eine „race of men to whom Britain owes she greatest part of her wealth and prosperity, who brave death, who combat the elements, who lead in numerous instances the lives of mongrel dogs, who submit, with few murmurs that ever reach the shoregoing ear, to privations which blanch the cheek to read, that our tables and our homes may be abundantly furnished, our banking balances large, and our national importance supreme." (The Wreck of the „Grosvenor", p. 382.)

e) Richard Louis Stevenson (1850—1894).

Während in den Romanen Russels die Frauen die Hauptrolle spielen, handelt Richard Louis Stevenson in den beiden, die für uns in Betracht kommen, „Treasure Island" und „In The South Seas", gar nicht von ihnen.

Auch er hatte Gelegenheit gehabt, die See in ihrer Unmittelbarkeit bei seinen mannigfachen Reisen nach Italien, Amerika und den Südseeinseln kennen zu lernen. Im Gegensatz zu Russel ist sie ihm allerdings nur Mittel zum Zweck.

In „Treasure Island", 1883 erschienen, führt er uns zunächst in das Wirtshaus „Admiral Benbow" unweit von Bristol und schildert das Treiben eines alten Seeräubers um die Mitte des 18. Jahrhunderts. Nach seinem Tode stellt es sich heraus, daß er einen ungeheuren Schatz auf einer fernen, nur flüchtig beschriebenen Insel vergraben hat. Wir sehen nun Dr. Livesay, seinen Freund, den „squire", und den Helden Hawkins ähnlich wie Robinson ein Schiff ausrüsten und nach dem unbekannten Eiland absegeln. Die Fahrt geht glücklich vonstatten, aber kaum ist man gelandet, so fängt die Mannschaft aus Habgier zu meutern an. Unter den verschiedensten Kämpfen und Abenteuern — so entflieht z. B. Hawkins dem Anführer der Meuterer, John Silver, gelangt mit Hilfe eines am Ufer liegenden Bootes an Bord des Schoners, erledigt sich hier der ihm feindlichen Matrosen und wird Herr des Schiffes — sichert man sich endlich den Schatz und fährt nach England zurück, wo dieser gleichmäßig verteilt wird.

Das Seeleben um die Mitte des 18. Jahrhunderts mit all seinen Licht- und Schattenseiten erkennen wir aus Stevensons Schilderungen, die so farbentreu sind, daß man glauben könnte, sie rührten von Defoe oder Smollet her. Dem Meere hat Stevenson nicht in dem Grade wie Russel seine Aufmerksamkeit zugewendet, und wir müssen daher bei ihm in der Naturbeschreibung einen entschiedenen Rückschritt verzeichnen. Von seinen Personen kann man das nicht behaupten, denn in dem Kapitän Smollet haben wir einen tüchtigen und gerechten, nie verzagenden Seeoffizier vor uns, der unter dem rauhen Äußeren ein gutes Herz verbirgt. In John Silver erblicken wir den echten Seeräuber des 18. Jahrhunderts: doppelzüngig, listig und ver-

schlagen sowie von einer unersättlichen Geldgier beseelt. Bei all seinen Fehlern ist das Gute in ihm nicht erstickt und wenn ihn auch Baildon[52]) einen „Napoleonic villain" nennt, so fügt er doch dann hinzu: „Revolting as Silver's actions are, we never quite hate him as we ought. His aplomb keeps us in perpetual good humour. Whether a man can be as bad as Silver, so to speak, with such a good grace, one may well doubt."

Wir bewundern an Stevenson den einfachen und klaren Stil, den guten Aufbau der Handlung, der durch die scharfe Einteilung in sechs Teile bewirkt wird. Er hat sich trotz seiner reichen Phantasie nicht verleiten lassen, vom Thema abzuschweifen oder uns durch Breite in der Darstellung zu ermüden.

Bei keinem der besprochenen Schriftsteller stehen die Abenteuer so im Mittelpunkte der Erzählung wie bei Stevenson. Er hat uns mit dem Pinsel des Romantikers so recht jenes von Abenteuerlust erfüllte Zeitalter malen können, wo man nach einer fernen Zauberinsel zog, um unermeßliche Goldmengen zu heben. Geschichten zu erzählen hat wohl keiner so gut verstanden als er. Als epochemachender[53]) und besonders von der Jugend gern gelesener Schriftsteller ist er mit Defoe zu vergleichen.

Im Gegensatz hierzu kann man sein anderes Werk „In The South Seas" nur als eine Reisebeschreibung ansehen, die schon von Kapitän Basil Hall gepflegt worden war. Stevenson nennt es selbst „an account of experiences and observations in the Marquesas, Paumotus and Gilbert Islands in the course of two cruises, on the yacht ‚Casco' (1888) and the schooner ‚Equator'" (1889).

In diese Kategorie werden wir auch das Werk der Lady Brasset „A Voyage in the Sunbeam" (1879) einzureihen haben. Es beschreibt ihre Reise um die Erde an Bord des „Sunbeam"

---

[52]) E. St. 27, p. 405.

[53]) Vgl. Saintsbury, a. a. O. p. 359: „‚Treasure Island' is the best boy's story since Marryat, and one of a literary excellence, to which Marryat could make no pretensions."

Baildon, E. St. 27, p. 405: „The secret of this immense success may almost be expressed in a phrase by saying that it is a book like Gulliver's Travels."

in elf Monaten und gibt, wenn Station gemacht wird, interessante Schilderungen von Land und Leuten, z. B. von Rio de Janeiro, Argentinien, den Südseeinseln, von Singapore und Ceylon. Es ist auf eine gleiche Stufe mit Miss Bird's „Six Months in the Sandwich Islands" und Mr. Bodham Whetham's „Pearls of the Pacific" zu stellen.[54])

f) Rudyard Kipling (geb. 1865).

Wenn wir das Urteil von Moeller-Bruck[55]) für richtig halten, daß „der Takt des modernen Lebens schnell dahinstürmend und oft von nervöser und zitternder Überhast ist", so findet es wohl auf keinen modernen Dichter mehr Anwendung als auf Rudyard Kipling. Diese Hast hat zur Folge, daß die Schriftsteller der Periode die Menschheit in ihrer Allgemeinheit schildern, gleich als ob sie nicht Zeit genug hätten, sich liebevoll in den Charakter eines einzelnen zu vertiefen. Auch bei Kipling können wir diesen kollektiven Zug, wie wir ihn nennen möchten, an „Captains Courageous" und „A Fleet in Being" beobachten.

Ähnlich wie der Franzose Pierre Loti im „Pêcheur d'Islande" schildert Kipling, der durch seine Reisen nach China, Japan, Afrika, Australien und Amerika die See aus eigener Anschauung kannte, in „Captains Courageous" das Treiben amerikanischer Fischer an der Neufundlandbank, wohl alte Erinnerungen von seinem siebenjährigen Aufenthalt in den Vereinigten Staaten dabei auffrischend.

Wir sehen auf ein solches Fischerschiff, die „We're Here", eines Tages den jungen Harvey, einen reichen Amerikaner und Erben von dreißig Millionen, kommen, der aus einem transatlantischen Dampfer durch eine Riesenwelle über Bord gespült und von den hilfsbereiten Fischern aufgefangen worden ist. Trotz seines Sträubens im Anfang erlernt der verzogene Herrensohn allmählich ihre Arbeit und findet so sehr Gefallen daran, daß er sein stürmisches Verlangen, zu seinen Eltern zurückzukehren,

---

[54]) Nichts mit dem Seeroman hat Rider Haggard's „Allain Quartermain" zu tun, der Abenteuer und Erlebnisse in Südafrika (Zu-Vendis) schildert, und W. Fraser Rae's „Business of Travel", das die Entwicklungsgeschichte des internationalen Reisebureaus von Mr. Cook & Sohn in London gibt.

[55]) A. a. O. p. 1.

aufgegeben hat. Da trifft er wieder mit ihnen zusammen, und nun muß er wohl seine Lehrmeister und Gefährten verlassen, um sich auf der Universität für einen anderen Beruf vorzubereiten.

Ein getreues Spiegelbild erhalten wir hier vom Fischerleben. „Wir riechen", sagt Brandeis[56]), diese Atmosphäre von Öl, Teer, Tabaksrauch und Salzlauge, wir wohnen uns ein im engen Schlafraum, — wir hören ihre Seemannsgeschichten, wenn sie bei schwerer See in der Kajüte zusammenhocken." Wir sehen die kleinen Fischerboote (dories) vom Schoner abgehen und schwer beladen mit dem kostbaren Kabeljau zurückkommen. Wir blicken ihnen mit Vergnügen bei ihrer Arbeit zu, wenn sie die Fische zubereiten, nämlich köpfen, ausweiden, öffnen und ins Faß tun. In dieser Beschäftigung fließt ihr Leben dahin, bis die Fangzeit vorüber ist und sie in den Hafen zurückfahren, um ihre Fische zu verkaufen.

In „A Fleet in Being" (1899) finden wir wie bei Cooper Flottenmanöver dargestellt und werden aufgeklärt über die Torpedoboote und ihre Verwendung gegenüber den Kanonen an Bord, über das Einnehmen von Kohlen, über den Maschinen- und Heizraum sowie über die ungeheure Geschwindigkeit der modernen Kriegsschiffe. Auch die Mannschaft, nämlich gunners, artificers, cooks, marines, ship's boys, signal-men lernen wir kennen und werden an den Ort ihrer Tätigkeit geführt, wo sie während ihrer freien Zeit rauchen, zusammen plaudern oder über ihre Vorgesetzten reden. „Their speech", sagt Kipling[57]), „is soft, their gestures are few, their steps are noiseless as they pop in and out of the forward flats; they are at all times immensely interesting, and, as a rule, delightfully amusing. Their slang borrows from the engine-room, the working parts of guns, the drill-book, and the last music-hall song. It is delivered in a tight-lipped undertone; the more excruciatingly funny parts without a shade of expression." An diesen Gestalten fällt uns ihre außerordentliche Gesundheit, ihre ruhige Gleichmäßigkeit und ihre ernste Höflichkeit auf. Aber trotzdem herrscht in der neuen Marine der Geist der alten: „All Marryat's immortels are there, better fed, better tended, better educated,

---

[56]) A. a. O. p. 202.

[57]) Vgl. A Fleet in Being, p. 14, 15.

but at heart unchanged.“ In ähnlicher Weise werden auch die Offiziere, vom Kadetten bis zum Admiral, typisch dargestellt.

Daher kann es uns nicht wundern, daß Kipling nie in die Eigenart seiner Personen eindringt, sondern nur Gesamtbilder vom Seekadetten, vom Leutnant ohne irgend welche Nuance entwirft. Wir dürfen weiterhin nicht hoffen, eine alles belebende Handlung mit dramatischen Spannungen und Konflikten zu bekommen, da die Individuen fehlen, die sie bewirken könnten. Nicht mit Unrecht sagt daher Brandeis[58]): „Kipling ist ein feiner Radierer, der uns an den Gestalten das Wichtigste und Wesentlichste mit überraschender Schärfe ausätzt — aber seine Gestalten lösen sich nicht los vom Skizzenbuche.“ Er kennt eben das Leben besser als die Seele, den allgemeinen Verlauf der Dinge besser als den Charakter des Individuums.

Gelungen ist dem Verfasser höchstens die Gestalt des jungen Harvey, der etwas verzogen und eigenwillig, aber sonst anstellig und gutmütig ist. Auch er hat nicht zu seinem Schaden die alte Wahrheit erfahren müssen, daß ein Mensch durch plötzlichen Glückswechsel erzogen und gebessert wird. In diesem Roman finden wir auch dem Dialekt einen breiteren Raum als sonst gegönnt, worin Graz[59]) ein Verdienst Kiplings erblickt.

An sich nicht gerade bedeutend, aber interessant im Verlaufe unserer Untersuchung ist es, daß wir bei Kipling die Abenteuer, die in allen bisher besprochenen Seeromanen vorkamen und besonders von Stevenson ausgebildet worden waren, gänzlich vermissen. Der Gang der Handlung — wo man von einer solchen sprechen kann — wird vielleicht dadurch etwas straffer, aber von Langatmigkeit und Breite in der Darstellung hat sich auch Kipling nicht frei halten können. An die wunderbaren Naturschilderungen Russels erinnert ebenfalls nichts in seinen Romanen. Es ist fraglich, ob man ihnen überhaupt diese Bezeichnung zuerkennen darf. Wir ziehen es vor, „Captains Courageous“ mit Brandeis eine umfangreiche Novelle zu nennen, während wir „A Fleet in Being“ als einen Bericht über Flottenmanöver, als „Notes of two Trips with the Channel Squadron“, wie der Verfasser selbst sagt, auffassen. Hier will er, wie es

---

[58]) A. a. O. p. 201.
[59]) E. St. 24, p. 409.

uns scheint, indem er die englische Flotte der Gegenwart und die Fortschritte der modernen Technik, soweit sie auf dem Schiff verwertet worden sind, schildert, einen Begriff von ihrer Größe und Bedeutung in unseren Tagen geben, wo zwar England noch die Königin der Meere ist, aber ihr dieser Rang von verschiedenen Seiten streitig gemacht wird.

g) Frank Thomas Bullen (geb. 1857).

Das Fischerleben erfuhr weiterhin Darstellung durch Frank Thomas Bullen (geb. 1857). In seinem „Cruise of the Cachalot" (1899) behandelt er das Kreuzen des Walfischschiffes „Pottfisch". Wir lernen diese einfachen Fahrzeuge kennen, auf denen neben dem Kapitän und den beiden Maats nur eine kleine Mannschaft vorhanden ist, die, sobald man an Land kommt, stets vermehrt wird. Wir fahren mit ihnen hinaus auf die endlose See, wir trotzen kühn dem Sturm und dem Gewitter und freuen uns, wenn endlich die Walfische aufsteigen, was durch das gleich einer Fontäne in die Höhe springende Wasser bemerkbar wird. Jetzt entsteht Leben auf dem Schiff. Schnell werden die Boote bereit gemacht und, mit dem Stieper, einer aufrecht stehenden Gabel, und mit Lanzen versehen, hinabgelassen. Die Walfischjagd beginnt. Es ist oft nicht leicht, diese wilden Tiere einzufangen, trifft sie aber die abgeschossene Lanze, so zieht man sie mittels der Walfischleine an dem Boote entlang und dann mit einer festen Kette, die um den Rumpf des Walfisches geschlungen wird, an Bord. Hier setzt nun erst die eigentliche Arbeit ein, die im Abhauen des Kopfes und im Zerschneiden des Rumpfes des Walfisches besteht. Große Sorgfalt wendet man bei der Gewinnung des Öls, das als Tran in den Handel kommt, an, und nicht minder werden Haut und Zähne geschätzt. Des Erlöses wegen ist man darauf bedacht, möglichst viel Fische zu fangen, und so sehen wir diesen Vorgang sich so oft wiederholen, als man in ein neues Gebiet kommt.

Wir haben bis jetzt den Verfasser auf seinen Walfischfahrten begleitet, nun läßt er uns dafür eine seltene Naturerscheinung, eine Milchsee, genießen: „It was a lovely night, with scarcely any wind, the stars trying to make up for the absence of the moon by shining with intense brightness.

The water had been more phosphorescent than usual, so that every little fish left a track of light behind him, greatly disproportioned to his size. As the night wore on, the sea grew brighter and brighter, until by midnight we appeared to be sailing on an ocean of lambent flames. Every little wave that broke against the ship's side sent up a shower of diamondlike spray, wonderfully beautiful to see, while a passing school of porpoises fairly set the sea blazing as they leaped and gambolled in its glowing waters. Looking up from sea to sky, the latter seemed quite black instead of blue, and the lustre of the stars was diminished till they only looked like points of polished steels, having quite lost for the time their radiant sparkle. In that shining flood the blackness of the ship stood out in startling contrast, and when we looked over the side, our faces were strangely lit up by the brilliant glow." (Vol. I, p. 209/10.)

Wir erkennen hieraus, daß Bullen die See zu schildern wohl verstanden hat, was sich auch darin bekundet, daß er wie Stevenson und Lady Brasset die Südseeinseln mit all ihren Reizen ausmalt. Er hat hierauf, wie es scheint, zu viel Kraft verwendet und daher seine Charaktere nur oberflächlich gezeichnet, so daß sie wie bei Kipling meist nur Typen sind. Von einer spannenden Handlung ist bei ihm ebensowenig die Rede wie bei Kipling. Mit ihm und Stevenson hat er ferner den Zug gemein, daß Frauengestalten völlig fehlen. Wir werden ihm das nicht übelnehmen dürfen, denn er will keinen Roman schreiben, sondern, wie er in der Vorrede erklärt, nur einen Bericht von den angewandten Methoden und vorkommenden Gefahren in einem Berufe geben, von dem die große Masse des Publikums keine Ahnung hat.

Kipling rühmt in einem Briefe an Bullen „The Cruise of the Cachalot" sehr. Wir können uns dem Lobe nicht ohne weiteres anschließen, denn wir finden einen großen Fehler in der Darstellung durch die sich immer wiederholende Schilderung des Walfischfanges, was auf die Dauer ermüdend wirkt.

Bei einem Überblick über unsere Abhandlung bemerken wir, daß der Walfischfang, den wir schon bei Cooper, Marryat und den anderen Seeromanschriftstellern als eine heitere und lebensfrische Episode nicht ungern begrüßten, bei Bullen zum Thema seiner Erzählung erhoben und ausgebildet wird. Daher

können wir ihm Recht geben, wenn er meint, daß er zum erstenmal den Versuch gemacht habe, „to give an account of the cruise of a South Sea whaler from the seaman's standpoint." (Vorrede p. 9.)

b) William Wymark Jacobs (geb. 1863).

Zum Schluß wollen wir noch kurz einen Blick auf William Wymark Jacobs werfen, der in „Sea Urchins" (1899) uns zwar flüchtige Bilder aus dem Seemannsleben gibt, aber die See selbst gar nicht in das Bereich seiner Darstellung zieht. Meist beleuchtet er das Verhältnis des Kapitäns zum Maat näher, wobei er uns natürlich viel lustige Streiche mit erleben läßt. Der Maat und Koch machen z. B. ihrem Kapitän weis, daß sich in seiner Kajüte ein unbekannter Mensch befindet, wodurch sie ihm Furcht und Schrecken einjagen. Ein andermal gibt sich der Maat für tot aus, um seine sogenannte zweite Frau, die auf dem Schiff ihn besuchen will, los zu werden.

So finden wir verschiedentlich einen guten Humor, der noch mehr zur Geltung kommen würde, wenn das Werk in sich geschlossener und zu einem Roman angelegt wäre. Leider können wir es nur als eine lose Aneinanderreihung einzelner Skizzen aus dem Seemannsleben betrachten.

Schon in „Sea Urchins" sehen wir, wie einem anscheinend klugen Kapitän von drei Mädchen, die er wider ihren Willen an Bord behalten hat, so arg mit Scheuerlappen zugesetzt wird, daß er feig auf einen Mast klettert und sie inzwischen sicher an Land kommen. Ein ähnliches Thema behandelt ein anderer Roman Jacobs', wie folgende Kritik beweist: „Auf eine nicht eben alltägliche Voraussetzung hat auch William Wymark Jacobs (geb. 1863 in London) „A Master of Craft" gebaut; nicht alltäglich trotz Onkel Bräsig und seinen „drei Brauten". Ein „avis au lecteur" würde in dem Satze gipfeln: Bitte, nehmt die Tatsache hin, daß ein herzbezwingender Schiffskapitän mit drei Bräuten gesegnet ist; macht euch über eine so verzwickte Lage weiter keine Gedanken und seid froh, daß ihr — nicht seid wie der. Es ist recht vergnüglich zu lesen, wie der Schwerenöter vor dem Herrn zwei der Mädchen abschüttelt, um die dritte heimzuführen, wie diese aber, als er am Ziel zu sein

hofft, schon ihre Hand seinem früheren ersten Steuermann gereicht hat. Daraus zieht der geneigte Leser die Lehr': Spaße nicht mit Frauenzimmern, auf daß sie nicht mit dir spaßen, und wer's am tollsten treibt, der bleibt zum Schluß noch unbeweibt. Jacobs' lustige Seemannsgeschichten scheinen auch bei uns ihr dankbares Publikum zu finden; einer Empfehlung bedürfen sie deshalb nicht mehr." (Engl. Stud. 30. p. 131.)

---

6. Schluß.

Zum Schlusse dieser Untersuchung sei es uns gestattet, in kurzen Worten noch einmal zurückzukommen auf die wesentlichen Entwicklungsstufen, die der Seeroman im 19. Jahrhundert durchlaufen hat.

Wir sehen zunächst eine Reihe von Schriftstellern nach Beendigung der Napoleonischen Kriege auftauchen, die die Heldentaten ihres Volkes zur See und sie selbst verherrlichen. Der bedeutendste unter ihnen ist Marryat, der durch seinen langen Dienst in der Flotte innig mit dem Leben und Treiben an Bord vertraut geworden war. Die Bilder, die wir hiervon bekommen, beweisen, daß der Stand der englischen Kriegsmarine bei weitem höher ist als zu Smollets Zeit. Die Matrosen sind in der Hauptsache brave und tapfere Männer von hohem moralischen Gefühl und religiösem Sinn, die Offiziere erfahrene Seeleute, denen die Ehre ihres Vaterlandes über alles geht und die, von edler Nächstenliebe beseelt, sich wohlwollend gegen ihre Untergebenen zeigen.

Was die technische Seite des Seeromans anlangt, so ist in dieser Beziehung kaum eine Entwicklung gegenüber Smollet zu verzeichnen. Den Romanen beider Autoren haften jene abenteuerlichen Züge an, die ein Erbe der Abenteurer- und Schelmenromane des 17. Jahrhunderts sind. Locker und lose werden die einzelnen Episoden aneinander gereiht, ohne daß die Dichter nach einer Harmonie des Ganzen streben.

Weder bei Defoe noch bei Smollet begegnen wir einem liebevollen Eingehen auf die See mit ihren Reizen. Erst Marryat hat uns stimmungsvolle Bilder von der Schönheit der Meeresnatur gegeben.

In der zweiten Hälfte des Jahrhunderts verschwindet die Schilderung des buntbewegten Lebens auf den Kriegsschiffen, wir werden meist auf Handelsschiffe geführt und finden die Naturbeschreibung in immer stärkerem Maße hervortreten. Die neue Richtung verkörpert hauptsächlich William Clark Russel, der die See in ihrer ganzen Pracht vorzüglich ausgemalt und zugleich eingehend ihre Wirkung auf den Menschen beschrieben hat. Ein eigenartiges Gepräge verleiht er seinen Romanen dadurch, daß er ihnen eine Beimischung vom Schauerlichen gibt. Schließlich bemerken wir, daß gegen Ende des Jahrhunderts der Seeroman, abgesehen von Stevensons „Treasure Island", immer mehr praktischen Bedürfnissen durch die Darstellung des Fischerlebens und von Flottenmanövern Rechnung trägt.

„Übrigens gibt es", wie Fischer[60]) richtig bemerkt, „keinen bedeutenderen englischen Romanschriftsteller, auf den nicht die See ihren Einfluß ausgeübt hätte." Wir haben oben schon Charles Reades „Hard Cash" kurz erwähnt und erinnern hier noch an W. Black, der uns in „Princess of Thule" prächtige Schilderungen von den Hebriden gegeben hat. „Aber auch Theologen, Historiker und Ästhetiker haben", fährt Fischer fort, „für die Größe des Ozeans Zeugnis abgelegt und sind, wenn sie ihn auch nicht zum Gegenstand längerer Betrachtung machen, doch von seinem Geiste erfüllt." Wir würden hier außer Kingsleys „Westward Ho!" und „At Last" noch „Oceana" und „The English in the West Indies" von James A. Froude zu nennen haben.

Nach alledem kann es uns nicht wundernehmen, wenn wir das Seeleben auch in Dichtungen beschrieben finden, was die kürzlich erschienenen Neudrucke der „Adventures of Johnny Newcome in the Navy"[61]) und der „Adventures of a Post Captain"[62]) beweisen. Beim Lesen des ersten Gedichts glaubt

[60]) A. a. O. 121.

[61]) A poem, in four cantos by Alfred Burton, London 1904.

[62]) By a Naval Officer London 1904.

man unwillkürlich Marryats „Peter Simple“ teilweise in Versen vor sich zu haben, während man im zweiten in vieler Beziehung an Chamiers „Tom Bowling“ erinnert wird. Wir sehen in dem kühnen Bowsprit einen Mann, der es durch seine Heldentaten zur See vom einfachen Matrosen bis zum Admiral gebracht hat. Als er im Mittelmeer kreuzt, befreit er aus der Gewalt eines maurischen Fürsten eine Engländerin, dessen Lieblingssklavin sie gewesen war, und fährt mit ihr heim nach England. Zuvor besteht er noch glücklich in Gibraltar ein Duell mit einem spanischen Edelmann, deren Schwester er ein Heiratsversprechen gegeben, aber nicht gehalten hat. Auf diese Dichtung haben Byrons „The Giaour“ und „The Corsair“ eingewirkt, denn in beiden Gedichten spielen Lieblingssklaven türkischer Großen die Hauptrolle. Aus der Widmung: „To the British navy at once the ornament and defence of the united kingdom whose power gives protection to commerce permanence to empire and wholesome vigour to independance“ können wir die Bedeutung der Flotte und damit auch der See für den Engländer, die seines Landes Größe darstellt, ersehen. Daher ist es kein Wunder, wenn wir sie schon seit den ältesten Zeiten bis in unsere Tage hinein von Dichtern besungen und von Schriftstellern verherrlicht finden. Beide haben ihr mit größter Hingebung und gewissenhaftester Aufmerksamkeit gelauscht. Der eine singt, der andere schreibt „gleichsam aus Dankbarkeit für den Schutzgürtel des grünen Wassers, der seine Inseln umzieht, vom Höchsten und vom Geringsten, von allem, was das Herz eines Seemannes bewegt und erhebt“. (Vergl. Fischer, Drei Studien zur englischen Literaturgeschichte, Gotha 1892, p. 166.)

Vita.

Ich, Karl Richter, ev.-luth. Konfession, wurde am 2. September 1882 zu Obersachsenfeld bei Schwarzenberg im sächsischen Erzgebirge als Sohn des Bauschreibers an den Königl. Sächs. Staatseisenbahnen Ferdinand Richter geboren. Nach der Übersiedelung meiner Eltern nach Plauen bei Dresden besuchte ich zunächst die Volks- und darauf die Bürgerschule meines Heimatortes. Ostern 1894 wurde ich in die Quinta des Annenrealgymnasiums zu Dresden-Altstadt aufgenommen, das ich Ostern 1902 mit dem Reifezeugnis verließ. Um mich dem Studium der neueren Philologie zu widmen, bezog ich hierauf die Universität Leipzig, der ich bis heute als akademischer Bürger angehöre. Vorlesungen hörte ich bei den Herren Professoren von Bahder, Birch-Hirschfeld, Brandenburg, Heinze, Hofmann, Köster, Lamprecht, Sievers, Volkelt, Weigand, Wülker, Wundt. Seit meinem zweiten Semester war ich teils ordentliches, teils außerordentliches Mitglied im englischen Seminar des Herrn Geh. Hofrat Prof. Dr. Wülker und im romanischen Seminar des Herrn Prof. Dr. Birch-Hirschfeld. Ferner beteiligte ich mich zwei Semester an den Übungen des historischen Seminars unter Leitung des Herrn Prof. Dr. Salomon und gehörte je ein Semester als ordentliches Mitglied dem mittelhochdeutschen Proseminar des Herrn Geh. Hofrat Prof. Dr. Sievers und dem neuhochdeutschen Proseminar des Herrn Prof. Dr. Köster sowie als außerordentliches Mitglied dem philosophisch-pädagogischen Seminar des Herrn Prof. Dr. Volkelt an. Außerdem besuchte ich mehrere Semester die neuenglischen und neufranzösischen Übungen der Herren Lektoren Lake (später Westlake) und Dr. Duchesne (später Dr. Blondeaux).

Zu besonderem Danke fühle ich mich gegen Herrn Geh. Hofrat Prof. Dr. Wülker verpflichtet, der mich bei der Abfassung der vorliegenden Arbeit mit Rat und Hilfsmitteln freundlichst unterstützt hat.